

**BAB II**

**PERKEMBANGAN KESEPEPAKATAN KERJASAMA LIBERALISASI,  
INDUSTRI, DAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI UDARA DI ASEAN  
(*ASEAN OPEN SKY POLICY 2015*)**

Era globalisasi memiliki dampak yang sangat signifikan terhadap perkembangan pada bisnis internasional yang mengacu dalam berbagai bidang industri, salah satunya adalah dalam bidang industri transportasi udara, yang menunjukkan bahwa dalam beberapa dekade terakhir ini telah mengalami perkembangan yang begitu pesat.<sup>36</sup> Hal ini disebabkan oleh jumlah penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara semakin hari semakin meningkat serta kemunculan maskapai – maskapai baru baik domestik maupun non domestik yang membuat aktor-aktor pelaku bisnis dalam bidang industri penerbangan semakin bertambah.<sup>37</sup> Perkembangan yang begitu signifikan dalam industri transportasi udara ini membuat, negara-negara anggota ASEAN memiliki suatu gagasan untuk membentuk kerja sama dalam meliberalisasi jasa transportasi udara. Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk menghapuskan hambatan-hambatan dalam industri transportasi udara yang berguna untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi serta menjaga stabilisasi di kawasan. Kerja sama ini juga telah terjadi di berbagai

---

<sup>36</sup>Asean Statistical Yearbook 2016/2017, dalam [http://asean.org/storage/2018/01/ASYB\\_2017-rev.pdf](http://asean.org/storage/2018/01/ASYB_2017-rev.pdf), pada (29/03/2018 12:11 WIB)

<sup>37</sup> Majalah Kementerian Perhubungan. “Pasar Penerbangan Bergeser dari Atlantik ke Asia Pasifik”. Transmedia, Edisi 5 Tahun 2012, hlm 19

penjuru dunia mulai dari kawasan Amerika Utara, Amerika Latin, Eropa, serta Pasifik.<sup>38</sup>

Bab ini bertujuan untuk membahas mengenai gambaran umum seputar *ASEAN Open Sky Policy*, dengan melihat perkembangan industri dan kebijakan pada sektor transportasi udara yang ada pada masing – masing negara anggota ASEAN, khususnya pada sektor transportasi udara yang ada di Indonesia. Gambaran ini penting untuk dibahas oleh penulis karena untuk melihat bagaimana perubahan internasional yang tengah terjadi serta tantangan apa saja yang akan di hadapi dari dalam ASEAN yang berpengaruh terhadap perkembangan kerjasama liberalisasi transportasi udara di kawasan ASEAN dan terhadap strategi yang nantinya akan diambil oleh maskapai penerbangan nasional Indonesia. Untuk itu, dalam bab ini penulis akan membahas dan menggambarkan secara rinci bagaimana potensi pasar transportasi udara dan kondisi geografis di kawasan ASEAN; sejarah perkembangan kerja sama internasional dalam liberalisasi jasa transportasi udara; Bagaimana ASEAN mengembangkann kerja sama liberalisasi transportasi udara di kawasan ini; apa saja perbedaan yang signifikan atas kapasitas industri yang dimiliki dan kebijakan yang diambil oleh pemerintah negara masing-masing anggota ASEAN dalam menghadapi *ASEAN Open Sky Policy* serta bagaimanan kerja sama transportasi udara bilateral yang dilakukan oleh masing-masing negara anggota ASEAN.

---

<sup>38</sup> The Jakarta Post. ASEAN Open Skies Dream, dalam <http://www.thejakartapost.com/news/2014/02/28/aseans-open-skies-dream.html> pada (29/03/2018 12:15 WIB)

## 2.1 Perkembangan kerjasama internasional di dunia untuk meliberalisasi jasa transportasi udara

Kebijakan liberalisasi jasa angkutan udara pertama kali dilakukan oleh Amerika pada tahun 1978. Pada saat itu kebijakan mengenai liberalisasi jasa angkutan udara dikenal dengan nama Open Market dengan tujuan untuk membuka pasar secara parsial dengan cara melonggarkan perjanjian kerja sama pada jasa angkutan udara bilateralnya dengan berbagai negara.<sup>39</sup> Selain itu, di waktu yang sama Amerika Serikat juga mengizinkan berdirinya maskapai-maskapai baru dalam industri penerbangan di negara ini. Kemudian di tahun 1992, kebijakan ini kemudian ditingkatkan menjadi liberalisasi penuh pasar transportasi udara melalui kebijakan *Open Sky Bilateral*.<sup>40</sup> Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk memberi dukungan bagi daya saing maskapai penerbangan dari Amerika Serikat. Perjanjian *open sky* mulai banyak diminati oleh banyak negara diberbagai belahan dunia seiring dengan banyaknya perjanjian *open sky* bilateral yang telah dibuat oleh Amerika Serikat sejak tahun 1992.

Negara Australia dengan Selandia Baru serta Amerika Serikat dengan Kanada di tahun 1995 merupakan contoh dari perjanjian *open sky* secara bilateral.<sup>41</sup> Sedangkan, contoh dari perjanjian *open sky* secara regional adalah *The Pacific Islands Air Service Agreement* (PIASA) yang dibentuk di tahun 1998 oleh beberapa negara di Pasifik, dan *Yamoussoukro Agreement* yang dibentuk oleh negara anggota Uni Afrika, dan juga *Caribbean Community* (CARICOM)

---

<sup>39</sup> Doganis, (2005), op cit, hlm 8.

<sup>40</sup> Ibid, hlm 8, 21.

<sup>41</sup> Michael Tretheway, *Impedements to liberalization in Asia Pasific internasional aviation dalam Asia Pacific Air Transport. Challanges and Policy Reform* (Institute of Southeast Asian Studies: 1997). Hlm 65

*Multilateral Air Service Agreement* yang disepakati oleh negara-negara di laut Karibia sejak tahun 1996.<sup>42</sup>

Di tahun 1987, Uni Eropa telah melakukan kerja sama untuk meliberalisasi pasar penerbangannya hingga mencapai tahap akhir yaitu pasar tunggal penerbangan di tahun 1993. Pasar tunggal ini bertujuan untuk membuka hak kebebasan serta hak *cabottage* bagi maskapai penerbangan mayoritas yang dimiliki oleh negara-negara anggota pada kerja sama ini. Komisi Eropa merupakan pendorong terbentuknya kerja sama ini. Kerja sama untuk meliberalisasikan pasar penerbangan di Uni Eropa pada awalnya mendapat tentangan oleh sebagian besar anggota Uni Eropa, namun kerja sama ini pada akhirnya dapat berjalan dan tercapai dengan baik setelah *European Court of Justice* menyatakan bahwa kebijakan kompetisi dan pembukaan pasar tunggal dapat berlaku pada industri penerbangan dikawasan regional ini.<sup>43</sup>

Terdapat hal yang menarik dalam pembentukan kerja sama pada pasar tunggal yang terjadi di kawasan Uni Eropa adalah terdapat banyak persamaan pada negara anggota di kawasan Uni Eropa. Contohnya, pada saat pembentukan pasar tunggal di kawasan Uni Eropa, keadaan maskapai penerbangan di kawasan ini berada pada tingkatan yang sama, pendapatan perkapita penduduk pada kawasan Uni Eropa juga sedang mengalami peningkatan yang cukup tinggi,

---

<sup>42</sup> Jason R. Robin, *Regionalism in International Civil Aviation: A Reevaluation of The Economic Regulation of International Air Transport in The Context of Economic Integration*, Singapore Year Book of International Law and Contributors, 2010, hlm. 114

<sup>43</sup> *Ibid.*, hal 114-116

transportasi darat yang yang tersedia juga cukup baik, serta memiliki bidang pariwisata yang telah berkembang.<sup>44</sup>

Perjanjian *open sky* secara multilateral juga telah dibentuk pada tahun 2001 yang diikuti oleh beberapa negara diantaranya Amerika Serikat, Brunei Darussalam, Chili, Selandia Baru, Singapura, Tonga, Cook Island, Mongolia dan Samoa yang diberi nama *Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportasion* (MALIAT).<sup>45</sup>

## **2.2 Pembentukan Kerja Sama liberalisasi transportasi udara di tingkat regional ASEAN**

Pada tahun 1995, telah di sepakati kerja sama untuk meliberalisasi transportasi udara secara regional di kawasan ASEAN. Hal ini mulai terjadi sejak disepakatinya *ASEAN Framework Agreement on Services* (AFAS) pada *ASEAN Summit* di Bangkok. Dalam kerja sama ini telah disepakati dan disetujui bahwa ASEAN akan memulai negosiasi perdagangan dalam berbagai sektor, salah satunya adalah pada sektor industri maskapai penerbangan. Terdapat tiga kerja sama jasa transportasi udara (ASA) yang terbatas dalam sub-regional yang mulai di dirikan pada tahun 1995 yaitu BIMP-EAGA (Brunei, Indonesia, Malaysia, and the Phillipines – *East Asean Growth Area*), IMT-GT (Indonesia, Malaysia, and Thailand – *Growth Triangle*) dan CLMV (kamboja, Myanmar, Laos, dan Vietnam)<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> *Ibid*

<sup>45</sup> *Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation* diakses dalam <http://www.maliat.govt.nz/> pada (10/4/2018 11:16 WIB)

<sup>46</sup> Adi Kusumaningrum, "Pengaturan Safeguards Sektor Angkutan Udara ASEAN di Era Liberalisasi Jasa", Jurnal Hukum, Vol 1 no. 2, 2017, Hlm.194

Pada tahun 2011, diadakan pertemuan yang dilakukan oleh menteri – menteri transportasi ASEAN yang ketujuh. Dalam pertemuan ini ASEAN menyepakati beberapa inisiatif regional yang progresif dan bertahap, meliberalisasi jasa transportasi udara di ASEAN. Namun, kerja sama pada liberalisasi di sektor transportasi udara ini hanya terjadi pada sistem reservasi melalui komputer, penjualan dan pemasaran jasa transportasi udara. Di tahun 2002, negara-negara anggota ASEAN bersama-sama menandatangani nota kesepahaman tentang jasa angkut kargo yang menjadi tahap awal dari liberalisasi di wilayah regional ASEAN.<sup>47</sup>

Dalam pembentukan kerja sama untuk meliberalisasi jasa transportasi udara, ASEAN juga memerlukan kerangka negosiasi dengan batas-batas waktu yang spesifik. Hal ini dilakukan karena untuk mendorong progres liberalisasi jasa yang ada pada kawasan ini.

Kerja sama yang dilakukan di kawasan regional ASEAN ini berbeda dengan kerja sama yang dilakukan oleh Uni Eropa yang memiliki *European Court of Justice* yang memiliki hak untuk menetapkan kewajiban dalam menjalankan kerja sama, namun kesepakatan yang terjadi di ASEAN hanya merupakan hasil dari negosiasi dan konsesus para anggota negara ASEAN tanpa adanya penetapan kewajiban dalam menjalankan kerja sama seperti yang dijalankan oleh negara anggota Uni Eropa. Akibatnya, penerapan kerja sama yang dilakukan di kawasan

---

<sup>47</sup> Michelle DY, *Opening ASEAN Skies: The ASEAN Single Aviation Market*, 2015, dalam <http://www.slideshare.net/MichelleDy/asean-single-aviation-market>, diakses pada (10/4/2018 20:03 WIB)

ini menjadi kurang efektif untuk membuka pasar karena anggota-anggotanya kurang berminat untuk terlibat dalam liberalisasi perdagangan jasa.<sup>48</sup>

Tahun 2003, liberalisasi jasa dalam bidang transportasi udara untuk angkutan jasa maupun barang atau kargo mulai mengalami pergerakan yang cukup progresif di wilayah regional ASEAN. Hal ini terjadi akibat adanya usulan Singapura untuk membentuk ASEAN *Economic Community* yang akan di implementasikan di tahun 2015.<sup>49</sup> Kemudian, ASEAN mulai membentuk *Roadmap for the Integration of the Air Travel Sector* (RIATS) yang memiliki tujuan untuk mempersiapkan beberapa tahapan yang digunakan untuk perencanaan implementasi kerja sama di beberapa bidang industri hingga tahun 2010, hal ini juga dilakukan untuk mendorong terjadinya *open sky* yang disebut dengan ASEAN *Single Aviation Market* (ASAM) pada tahun 2015. Beberapa tahapan yang dilakukan untuk mempersiapkan kerja sama di regional ini adalah untuk memberikan kebebasan kelima tanpa batasan untuk hak angkut penumpang diantara ibukota-ibukota di ASEAN, menghapus batasan-batasan yang nantinya akan dikenakan pada kebebasan ketiga dan keempat, dan untuk meliberalisasi lebih luas atas hak angkut kargo.<sup>50</sup>

Setelah disepakatinya beberapa kerja sama yang dilakukan oleh negara-negara anggota ASEAN hingga tahun 2010, ASEAN telah menandatangani dua buah kesepakatan yang telah dibuat dalam *Roadmap for the Integration of the Air*

---

<sup>48</sup>*Ibid.*

<sup>49</sup> Hadi Soesastro, *Implementing the ASEAN Economic Community (AEC) Blueprint*, dalam H. Soesastro, *Deepening Economic Integration- The ASEAN Economic Community and Beyond*, E-Research Project Report 2007, "Unsur Penting Cetak Biru Komunitas Ekonomi ASEAN" dalam <http://www.asianfarmers.org/wp-content/uploads/2008/07/indonesia-bahasa.pdf> diakses pada (10/4/2018 20:26 WIB)

<sup>50</sup>*Ibid.*

*Travel Sector (RIATS)*, perjanjian itu diantaranya adalah perjanjian Multilateral ASEAN yang menyangkut mengenai Liberalisasi Penuh atas Jasa Angkut Kargo (*ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services*) dan perjanjian Multilateral ASEAN mengenai Liberalisasi Penuh atas Jasa Perjalanan Udara (*ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Travel Services*). Perjanjian mengenai liberalisasi jasa angkutan udara secara penuh, berdampak pada diberikan hak secara langsung yang lebih bersifat fleksibel atau kesempatan yang luas kepada maskapai-maskapai yang secara substansial dimiliki dan operasionalnya dikendalikan secara efektif oleh pemerintah negara atau warga negara dari negara-negara anggota ASEAN yang memiliki andil atas perusahaan maskapai penerbangan tersebut untuk dapat melaksanakan elemen-elemen hak angkut udara (*traffict rights*) yang diperoleh atas dasar perjanjian bilateral maupun multilateral. Tahapan-tahapan dari persiapan pembentukan pasar penerbangan tunggal dalam *Roadmap for the Integration of the Air Travel Sector*(RIATS) adalah seperti pada tabel 2.1

**Tabel 2.1 Program liberalisasi angkutan udara wilayah ASEAN sebagaimana tertuang dalam ASEAN *Roadmap for Air Transport Integration*<sup>51</sup>**

Materi	2011-2012	2013	2014	2015	2016-2020
Ratifikasi perjanjian angkutan udara ASEAN	Ratifikasi ASEAN Multilateral Agreement on Air Services ( <i>Body Agreement/MA AS</i> )	Ratifikasi ASEAN Multilateral Agreement On The Full Liberalization of Air Freight Services ( <i>Body</i>	Ratifikasi protocol 5 MAAS ( <i>unlimited Third and Fourth freedom traffic right between</i>	Ratifikasi ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passanger Air Services	Review pelaksanaan MAAS,MAF LAFS dan MAFLPAS dan diskusi internal kemungkinan

<sup>51</sup>Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 480 Tahun 2012 mengenai Program liberalisasi angkutan udara wilayah ASEAN sebagaimana tertuang dalam ASEAN *Roadmap for Air Transport Integration* dalam Adi Kusumaningrum, "Pengaturan Safeguards Sektor Angkutan Udara ASEAN di Era Liberalisasi Jasa", Jurnal Hukum, Vol 1 no. 2, 2017, Hlm.194



		<i>Agreement/MA FLAFS)</i>	<i>ASEAN capital)</i>	<i>(MAFLPAS/Bo dy Agreement)</i>	peningkatan liberalisasi akses pasar
	Ratifikasi Protocol 1 MAAS ( <i>Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Withein The ASEAN Sub Region)</i> )	Ratifikasi protocol 1 MAFLAPS ( <i>Unlimited Third, Fourth, and Fifth Freedom and Traffic Right Among Designated Point in ASEAN)</i> )	Ratifikasi protocol 5 MAAS ( <i>unlimited Third and Fourth freedom traffic right between ASEAN capital)</i> )	Ratifikasi protocol 1 MAFLPAS ( <i>Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Between Any ASEAN Cities)</i> )	
	Ratifikasi Protocol 2 MAAS ( <i>Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Withein The ASEAN Sub Region)</i> )	Ratifikasi protocol 2 MAFLAPS ( <i>Unlimited Third, Fourth, and Fifth Freedom and Traffic Among All Point With International Airports)</i> )			
	Ratifikasi Protocol 3 MAAS ( <i>Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Withein The ASEAN Sub Region)</i> )				
	Ratifikasi Protocol 4 MAAS ( <i>Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Withein The ASEAN Sub Region)</i> )				

Kerja sama yang terbentuk dalam kebijakan open sky diharapkan dapat memberi beberapa manfaat. Diantaranya adalah dapat memberi keuntungan yang berasal dari pasar yang menjadi lebih kompetitif.<sup>52</sup> Keuntungan yang didapat dari kerja sama yang dibentuk oleh negara-negara anggota ASEAN untuk meliberalisasi jasa angkutan udara dapat diperoleh pada saat maskapai-maskapai penerbangan milik masing-masing negara anggota ASEAN melayani rute-rute tertentu yang tepat, hal tersebut dapat memberikan dampak pada terjadinya penurunan biaya serta peningkatan kualitas. Sementara itu, adanya tingkat persaingan yang semakin ketat dalam pasar industri penerbangan dan melonggarnya peraturan pada industri penerbangan membuat maskapai satu dengan maskapai yang lain antar masing-masing negara anggota di ASEAN saling berlomba-lomba untuk menguasai pasar. Hal tersebut dapat terjadi karena adanya penekanan yang terjadi di tiap-tiap maskapai penerbangan untuk menurunkan tarif penjualan pada tiket pesawat, sehingga hal tersebut dapat memberikan keuntungan bagi konsumen pengguna pesawat terbang.

Terdapat dua dampak yang akan terjadi dalam kerja sama pada kebijakan *Open Sky*, yang pertama adalah dampak yang akan terjadi pada jangka pendek, jika terdapat maskapai yang tidak sanggup untuk menurunkan tarif pada penjualan tiket serta menurunkan biaya operasionalnya, maka maskapai penerbangan tersebut akan merugi. Karena peristiwa semacam ini pernah terjadi pada

---

<sup>52</sup>Thanh, Vo Tri, and Bartlett, Paul, "Ten Years of ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS): An Assessment", REPSF Project No. 05/004: Final Report, 2006, h. 1 dalam [http://www.aadcp2.org/uploads/user/6/PDF/REPSF/REPSF\\_05\\_004\\_FinalReport.pdf](http://www.aadcp2.org/uploads/user/6/PDF/REPSF/REPSF_05_004_FinalReport.pdf) diakses pada (10/4/2018 20:38 WIB)

maskapai-maskapai besar di Amerika Serikat seperti Pan America, United serta Delta yang telah mengalami kerugian akibat tidak bisa bertahan pada persaingan yang terjadi dalam liberalisasi angkutan udara yang dilakukan oleh Amerika Serikat pada saat itu, disamping itu juga maskapai-maskapai besar yang ada di Amerika Serikat tersebut juga tidak bisa mengimbangi persaingan dengan maskapai-maskapai berbiaya rendah yang ada negara tersebut.<sup>53</sup> Dampak jangka panjang, apabila banyak maskapai-maskapai penerbangan yang gulung tikar akibat tidak bisa bertahan dalam persaingan pada kerja sama liberalisasi industri angkutan udara maka hal tersebut dapat berpotensi pada kenaikan harga jual tiket pesawat.

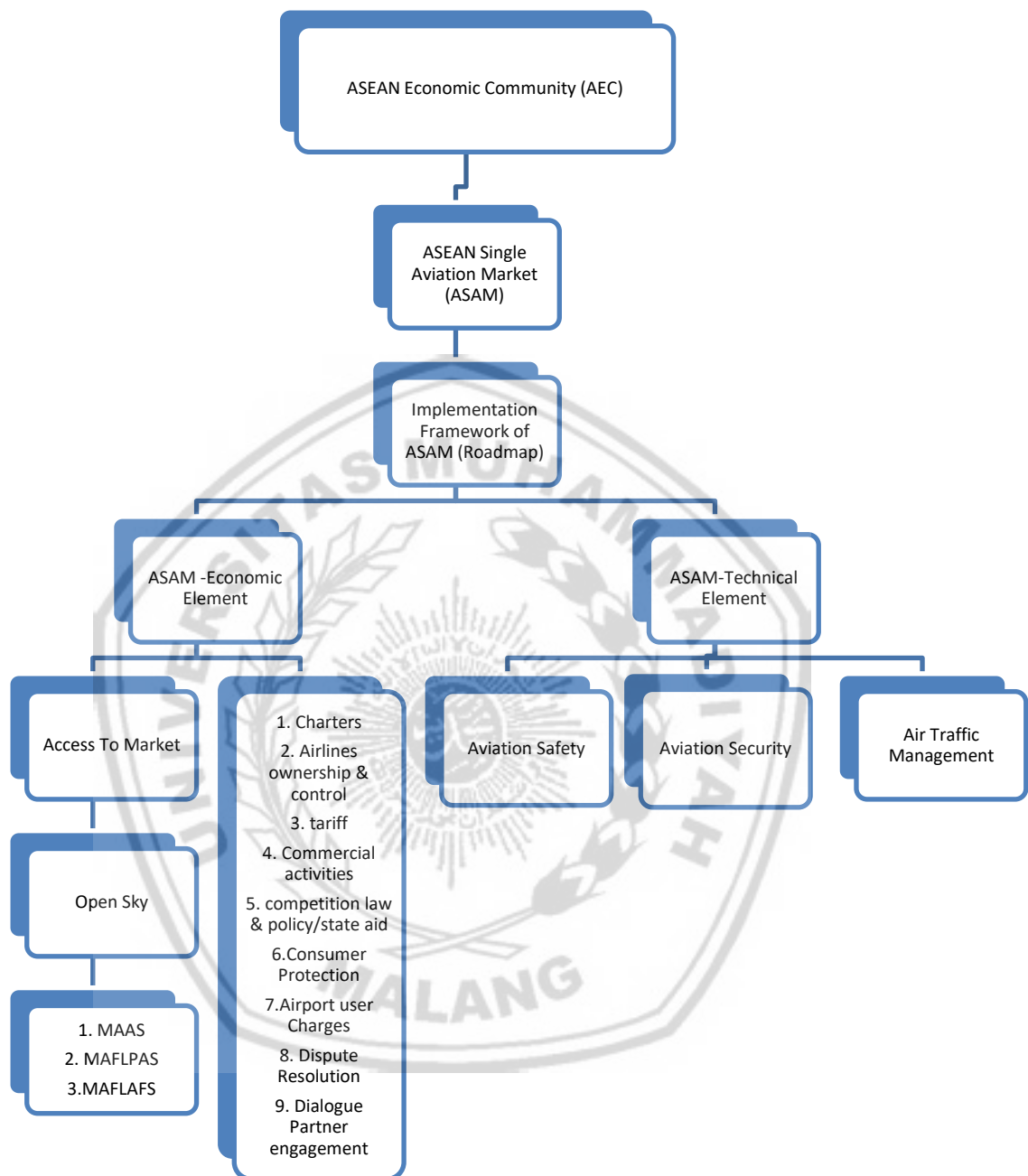
Dalam melakukan sebuah kerja sama yang dibentuk pada sebuah perjanjian antar tiap-tiap negara tidak selalu menimbulkan dampak yang positif serta menguntungkan bagi para pemain yang ikut terlibat dalam kerja sama tersebut, karena keuntungan dari efisiensi pada kebijakan *open sky* yang diterima oleh mereka yang memiliki kemampuan untuk bersaing, akan lebih tinggi dari biaya yang ditanggung oleh mereka yang tidak berani mengambil resiko besar dalam dunia persaingan.<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> John Bowen, *The Asia Pacific Airline Industry: Prospect for Multilateral Liberalization dalam Challenge and Policy Reform*. (Institute of Southeast Asian Studies: 1997) hlm.140

<sup>54</sup> Doganis, (2005), op cit, hlm 18

**Gambar 2.1 Bagan Ringkasan dalam pembentukan ASEAN Economic Community<sup>55</sup>**



Berdasarkan bagan tersebut dapat dilihat bahwa, terbentuknya kebijakan mengenai liberalisasi jasa angkutan udara (*Open Sky*) yang dalam penerapannya

<sup>55</sup> Bagan ini diolah berdasarkan informasi dari ASEAN Economic Community Blueprint yang di akses dalam <http://www.cse-aviation.biz/wp-content/uploads/2015/01/Open-Sky-2015-Edwin-Soedarmo.pdf> pada (21/4/2018 11:30 WIB)

akan dilakukan liberalisasi secara penuh merupakan hasil dari terbentuknya ASAM yang merupakan hasil dari kebijakan yang ada dalam ASEAN *Economic Community* (AEC).

Kebijakan mengenai *Open Sky* mencakup tiga element penting dalam meliberalisasikan industri penerbangan diantaranya adalah *Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Service* (MAFLAFS) dimana kebijakan ini telah disepakati oleh masing-masing anggota negara ASEAN pada November 2009, kebijakan ini mengatur pengangkutan kargo dan barang, yang berlaku baik antara semua negara ASEAN maupun *Sub Region*, kemudian *Multilateral Agreement on Air Services* (MAAS) dimana kebijakan ini mengatur pelayanan penumpang yang terjadi pada penerbangan sub region ASEAN secara khusus, contohnya seperti penerbangan yang berasal dari salah satu bandara internasional di Indonesia yang telah melakukan kerjasama dengan salah satu bandara yang ada di Malaysia atau sub region lain di ASEAN, dapat mengoperasikan penerbangannya tanpa harus melakukan transit di bandara-bandara internasional tertentu yang telah ditentukan oleh negara terkait.<sup>56</sup>

Kebijakan mengenai MAAS ini telah di sepakati pada mei 2009, selanjutnya *Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Services* (MAFLPAS) kebijakan ini mengatur mengenai pelayanan penumpang

---

<sup>56</sup>*Ibid*

secara menyeluruh terhadap penerbangan di seluruh bandara-bandara internasional yang ada di kawasan ASEAN.<sup>57</sup>

Kebijakan mengenai transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan perkembangan sosial dan ekonomi di dalam suatu kawasan. Sehingga pada saat itu perdana menteri Singapura, Goh Chok Tong memiliki inisiatif pertama kali untuk memasukan sektor transportasi udara sebagai bagian yang perlu di integrasi dalam *ASEAN Economic Community* (AEC) yang akan diimplementasikan di tahun 2015. Namun sebelum usulan Singapura melalui perdana menteri negaranya dalam pembentukan AEC itu dilakukan, sesungguhnya ASEAN telah memulai kerjasama untuk meliberalisasikan transportasi udara melalui *ASEAN Framework Agreement on Air Service* (AFAS) pada *ASEAN Summit* di Bangkok pada tahun 1995.<sup>58</sup> Dalam pembentukan AFAS terdapat beberapa persetujuan bahwa ASEAN akan memulai negosiasi perdagangan pada sektor perbankan, pariwisata, transportasi udara, transportasi maritim, telekomunikasi, jasa konstruksi dan jasa profesional.<sup>59</sup>

Pembentukan liberalisasi jasa angkutan udara melalui *Open Sky* di kawasan ASEAN dilakukan secara bertahap. Hal ini berarti bahwa pengimplementasian *Open Sky* tidak terjadi dalam satu waktu dan juga tidak langsung selesai pada saat MAAS, MAFLAFS, dan MAFLPAS ditanda tangani oleh seluruh anggota negara ASEAN. Implementasi mengenai kebijakan *Open*

---

<sup>57</sup> ASEAN Open Sky 2015: sebuah kesempatan sekaligus ancaman bagi industri penerbangan Indonesia, dalam: <http://www.cse-aviation.biz/wp-content/uploads/2015/01/Open-Sky-2015-Edwin-Soedarmo.pdf> diakses pada (22/4/2018 19:49 WIB)

<sup>58</sup>Hadi Soesastro, *ASEAN Economic Community: Concept, Costs, and Benefits, dalam Roadmap to an ASEAN Economic Community*, (Institute of Southeast Asian Studies, Singapore:2005), hlm 13

<sup>59</sup>*Ibid.*

*Sky* memerlukan waktu yang relatif lama dan terus menunjukkan progress yang cukup signifikan dari waktu-waktu.<sup>60</sup>

Sebelum terciptanya gagasan mengenai ASEAN *Open Sky*, penerbangan internasional di ASEAN beroperasi berdasarkan *Air Service Agreement* (ASA) merupakan konvensional yang sifatnya bilateral. Kerjasama yang telah terjalin sebelum terbentuknya *Open Sky* sesungguhnya telah cukup liberal dalam menentukan rute dan juga dalam pengaturan jadwal penerbangan, namun agar lebih mewujudkan perekonomian kawasan yang lebih terintegrasi maka negara-negara anggota ASEAN perlu membentuk kebijakan di negaranya agar menjadi lebih liberal.<sup>61</sup>

Perjanjian *Open Sky* umumnya mencakup beberapa peraturan yang sifatnya mengikat bagi negara-negara yang terlibat dalam perjanjian ini, yaitu: *open market; level playing field, pricing; cooperative marketing arrangement; dispute resolution; charter market; safety and security; and optional 7<sup>th</sup> freedom of cargo right*.<sup>62</sup>

Pada ketentuan pertama yaitu *open market* merupakan ketentuan yang dicirikan dengan meninggalkan batasan-batasan yang berhubungan dengan rute, jumlah maskapai yang memiliki ijin beroperasi, kapasitas, frekuensi, dan tipe pesawat yang akan beroperasi. Ketentuan yang kedua yaitu *level playing field*, merupakan ketentuan yang mengatur mengenai perijinan maskapai penerbangan

---

<sup>60</sup> Dea Malinda A, Pengaruh Institusi Regional Terhadap Konvergensi Kebijakan Antar Negara: Studi Kasus ASEAN Open Skies, Jurnal Politik Vol.2 No.2, 2017 hlm.,320

<sup>61</sup>*Ibid.*

<sup>62</sup> Peter Forsyth, et.al., *Preparing ASEAN for Open Sky*. AADCP Regional Economic Policy Support Facility, Research Project 02/008, (Monash International Pty. Ltd: Februari 2004) Hlm.,3 dalam <http://www.aseansec.org/aadcp/repsf/docs/02-008-executiveSummary.pdf> diakses pada (20/4/2018 16:11 WIB)

yang berdomisili di negara-negara yang ikut terlibat dalam perjanjian agar mengikuti kompetisi dengan cara yang adil. Misalnya, perusahaan maskapai penerbangan dapat mendirikan kantor penjualan di negara-negara yang ikut terlibat dalam perjanjian tersebut. Ketentuan ketiga yaitu *Pricing*: merupakan ketentuan yang mengatur mengenai penetapan harga dengan cara yang lebih fleksibel kepada maskapai-maskapai penerbangan yang dimiliki oleh negara-negara anggota ASEAN yang ikut terlibat dalam perjanjian ini. Ketentuan keempat adalah *Cooperative marketing arrangement*: yaitu merupakan peraturan mengenai perijinan yang diberikan kepada masing-masing maskapai penerbangan milik anggota negara ASEAN untuk saling berbagi kode penerbangan yang bertujuan untuk melakukan *leasing* dengan maskapai dari negara-negara yang ikut dalam perjanjian ini,

Ketentuan kelima dalam peraturan yang termuat pada *Open Sky* yaitu *Dispute Resolution* yaitu merupakan peraturan yang memuat prosedur mengenai penyelesaian masalah akibat adanya perbedaan yang terjadi antar masing-masing maskapai penerbangan yang dimiliki oleh masing-masing negara anggota ASEAN yang mungkin akan terjadi selama berjalannya perjanjian tersebut. Ketentuan keenam adalah *Charter Market* yang merupakan ketentuan yang mengatur aturan untuk memberikan kebebasan pasar bagi pesawat-pesawat angkut sewa. Ketentuan ketujuh adalah ketentuan *Safety and Security* dimana ketentuan tersebut merupakan ketentuan yang diberikan oleh pemerintah dari masing-masing negara anggota ASEAN yang ikut terlibat dalam perjanjian tersebut untuk menyetujui aturan mengenai standar-standar keselamatan dan keamanan penerbangan yang telah diatur dan disetujui. Ketentuan terakhir adalah *Optional*



7<sup>th</sup> *Freedom Cargo Right* yang merupakan ketentuan yang mengatur mengenai perijinan maskapai dari negara-negara yang ikut terlibat dalam perjanjian untuk mengoperasikan jasa kargo secara murni diantara negara anggota yang lain serta negara ketiga tanpa harus melakukan pemberhentian di negara asal dari maskapai kargo tersebut.<sup>63</sup>

Beberapa kajian telah dilakukan oleh para peneliti untuk mengetahui mengapa negara-negara memiliki inisiatif untuk meliberalisasi pasar pada transportasi angkutan udara pada negaranya. Dresner dan Tae memiliki pendapat bahwasanya negara Amerika Serikat meliberalisasi sektor industri jasa angkutan udara pada negaranya guna meningkatkan kemampuan kompetisi rute-rute internasionalnya, menurunkan tarif harga, serta meningkatkan jumlah penumpangnya.<sup>64</sup> selain itu mereka juga menemukan pada awal pengimplementasian *Open Sky* di Amerika Serikat, Kanada memilih untuk bersikap untuk lebih membatasi negaranya dari pada memfasilitasi kompetisi internasional, namun pada akhirnya setelah memutuskan untuk turut berpartisipasi dalam kebijakan *Open Sky* dengan Amerika Serikat, kebijakan tersebut telah memberikan kontribusi secara signifikan atas penerimaan jumlah penumpang yang melakukan berpergian langsung ke Kanada dan telah memperluas pasar penerbangan bagi Kanada.<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup>*Ibid.*

<sup>64</sup>Martin Dresner and Tae Hoon Oum, *The Effect of Liberalised Air Transport Bilaterals on Foreign Traffic Diversion. The Case of Canada. Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 32, No. 3 (University of Bath and The London School of Economics and Political Science: Sep., 1998), hlm 317-330. Dalam <http://www.jstor.org/stable/20053776> diakses pada (20/4/2018 17:37 WIB)

<sup>65</sup>*Ibid.*

Bowen dan Leinbach berpendapat bahwa kompetisi internasional membuat negara-negara industri baru di Asia Timur melakukan liberalisasi melalui privatisasi dan deregulasi di negaranya.<sup>66</sup> Terjadinya perubahan pada perekonomian global seperti turunnya harga minyak serta terjadinya perubahan kebijakan negara hal tersebut yang dapat mempengaruhi pertumbuhan industri penerbangan di wilayah Asia Timur. Berjalannya proses liberalisasi dipengaruhi pada pertumbuhan pasar penerbangannya, kebutuhan kompetisi dan efisiensi, adanya tuntutan yang mengharuskan bahwa industri penerbangan harus berperan dalam strategi pembangunan yang berfungsi untuk membuka perekonomian kawasan yang tertinggal, serta kondisi-kondisi politik dalam perubahan liberalisasi.

Pendapat yang sama juga datang dari Forsyth, King, dan Radolfo yang menilai bahwa selain adanya kompetisi internasional, negara-negara yang melakukan liberalisasi pada jasa angkutan udara (*Open Sky*) disebabkan juga karena adanya dorongan dari pemikiran rasional yang beranggapan bahwa dengan adanya kondisi pasar yang lebih kompetitif maka hal tersebut juga akan menghasilkan keuntungan yang lebih meningkat dari sebelumnya.<sup>67</sup> Adanya kompetisi yang terjadi antara maskapai inkumben dengan maskapai baru akan membuat penekanan harga yang relatif rendah sehingga memberi keuntungan bagi konsumen dengan begitu maka, minat konsumen terhadap jasa penerbangan akan

---

<sup>66</sup>John T. Bowen Jr. and Thomas R. Leinbach, *The State and Liberalization: The Airline Industry in the East Asian NICs*. *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 85, No. 3 (Taylor & Francis, Ltd.: Sep. 1995), hlm. 468-493 dalam <http://www.jstor.org/stable/2564511> diakses pada (20/4/2018 17:45 WIB)

<sup>67</sup>Peter Forsyth, *The Gain from Liberalisation of Air Transport: A Review of Reform*. *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 32 No. 1. *Essays in Celebration of 30 Years of "The Journal of Transport Economics and Policy"* (Jan., 1998), hlm. 73-92 dalam <http://www.jstor.org/stable/2005375> diakses pada (20/4/2018 17:58 WIB)

mengalami peningkatan. Selain itu, terciptanya kompetisi juga akan menghasilkan ide-ide baru yang akan menghasilkan produk-produk layanan baru serta segmen-segmen pasar yang belum dilayani dengan baik sebelumnya.

Dalam tulisan lain Forsyth juga menyebutkan bahwa penerbangan internasional bersifat kolusif dan diatur ketat oleh pemerintah.<sup>68</sup> Meskipun liberalisasi akan menyebabkan pasar menjadi lebih kompetitif, namun demikian negara-negara berharap bahwa hal tersebut akan memberikan sejumlah manfaat, diantaranya adalah: mendorong produktivitas maskapai-maskapai agar menjadi lebih kompetitif sehingga sebagian besar dari maskapai akan dapat bertahan pada persaingan yang sedang terjadi, maskapai akan menjadi lebih efisien dengan adanya privatisasi dan dapat mengurangi ketergantungan maskapai penerbangan terhadap subsidi yang diberikan oleh pemerintah, adanya dorongan terhadap maskapai untuk menjaga tarif agar tetap rendah sehingga akan memberikan keuntungan bagi konsumen, maskapai juga dapat memilih rute-rute yang dianggap strategis dengan memperhitungkan preferensi konsumen dan biaya-biaya yang harus ditanggung, dan yang terpenting adalah bahwa maskapai dari negara-negara berbiaya produksi rendah akan memperoleh keuntungan dari pangsa pasar dibanding dengan maskapai yang berasal dari negara-negara berbiaya produksi tinggi. Dengan demikian keunggulan kompetitif dapat memegang peranan penting.

Untuk mengetahui perbedaan signifikan antara bentuk kerjasama bilateral yang lama dengan *Open Sky* yang telah dicita-citakan oleh para petinggi ASEAN

---

<sup>68</sup>*ibid.*

serta sampai mana tahap yang telah dicapai hingga saat ini dapat dilihat pada tabel 2.2 dibawah ini.

**Tabel 2.2 Perbandingan antara kerjasama Bilateral Konvensional, ASEAN Open Sky, dan Transisi Liberalisasi penerbangan yang telah dicapai saat ini<sup>69</sup>**

	Kerjasama Bilateral Konvensional ASA	ASEAN Open Sky	Tahap Liberalisasi yang telah di capai saat ini
Akses Pasar	3 <sup>rd</sup> , 4 <sup>th</sup> , 5 <sup>th</sup> freedom terbatas	3 <sup>rd</sup> , 4 <sup>th</sup> , 5 <sup>th</sup> freedom, tidak terbatas	3 <sup>rd</sup> , 4 <sup>th</sup> , 5 <sup>th</sup> freedom, tidak terbatas. (hanya dititik-titik tertentu)
Tujuan Terbang	Satu, dua, atau lebih (tergantung kesepakatan)	Beberapa destinasi sekaligus ( <i>multiple</i> )	Beberapa destinasi sekaligus ( <i>multiple</i> )
Kepemilikan dan Kontrol Penerbangan	Kantor pusat dan kepemilikan mayoritas berasal dari negara asal maskapai	Tempat usaha dan bisnis dapat dilakukan di negara lain	Kantor pusat dan kepemilikan tergantung pada negara asal maskapai
Kapasitas	Frekuensi penerbangan dan tipe pesawat telah di tentukan	Tidak terbatas (tergantung approval)	Bertambah dari sebelumnya (tergantung approval)

### 2.3 Perbedaan antara liberalisasi jasa angkutan udara Open Sky di Uni Eropa dengan Open Sky di ASEAN

Terbentuknya liberalisasi jasa angkutan udara (*Open Sky*) di wilayah regional ASEAN juga berbeda dengan *Open Sky* yang dilakukan oleh negara-negara yang berada pada kawasan Uni Eropa. Terdapat perbedaan yang begitu nampak terhadap pengimplementasian *Open Sky* yang dilakukan antara ASEAN

<sup>69</sup>pengaruh institusi regional terhadap konvergensi kebijakan antar negara: studi kasus ASEAN Open Sky dalam jurnal politik vol.2 no.2, 2017

dengan Uni Eropa, *Open Sky* di wilayah regional ASEAN tidak dikendalikan oleh institusi supranasional apapun. Izin mendarat serta pengaturan mengenai manajemen lalu lintas udara masih dikendalikan oleh sepuluh otoritas penerbangan berbeda yang terdapat pada masing-masing negara anggota ASEAN. Perbedaan lainnya dapat dilihat pada tabel 2.3

**Tabel 2.3 perbedaan antara Open Sky yang terjadi di Uni Eropa dan ASEAN<sup>70</sup>**

	Uni Eropa (1997)	ASEAN (2015)
Kebebasan terbang berdasarkan Chicago Convention	1 <sup>st</sup> , 2 <sup>nd</sup> , 3 <sup>rd</sup> , 4 <sup>th</sup> , 5 <sup>th</sup> , 6 <sup>th</sup> , 7 <sup>th</sup> , 8 <sup>th</sup> , dan 9 <sup>th</sup> freedom	1 <sup>st</sup> , 2 <sup>nd</sup> , 3 <sup>rd</sup> , 4 <sup>th</sup> , 5 <sup>th</sup> freedom
Batas kepemilikan asing dalam investasi	Tidak terdapat batasan untuk sesama anggota Uni Eropa	Maksimal 49% untuk sesama negara anggota ASEAN
Pembatasan harga dan kapasitas	Tidak ada	Tidak ada
Regulator tunggal industri penerbangan	Ada	Tidak ada. Masing-masing negara memiliki hukum serta regulasi sendiri

Uni Eropa merupakan kawasan yang lebih dahulu memberlakukan *Open Sky* pada kawasannya tersebut. Namun meskipun telah lebih dulu mengimplementasikan kebijakan Open Sky pada kawasannya, Open Sky yang di implementasikan pada kawasan ASEAN sangat berbeda dengan Open Sky yang di implementasikan pada kawasan Uni Eropa. Di Uni Eropa pelaksanaan Open Sky dilakukan dibawah pengawasan *European Commission* yang menjadi *supranational body* yang mendapatkan delegasi wewenang dari pemerintah Uni Eropa sehingga memiliki otoritas untuk melakukan negosiasi dengan pihak ketiga

<sup>70</sup>pengaruh institusi regional terhadap konvergensi kebijakan antar negara: studi kasus ASEAN Open Sky dalam jurnal politik vol.2 no.2, 2017

seperti Uni Emirat Arab, Qatar, serta Turki (*European for Fair Competition* 2015).<sup>71</sup> Hal ini sangat berbeda jauh dengan implementasi *Open Sky* pada kawasan ASEAN. Dalam penerapan *Open Sky* di kawasannya, ASEAN tidak menggunakan kendali institusi supranasional seperti yang dilakukan di kawasan Uni Eropa. ASEAN *Open Sky* beroperasi di bawah kendali otoritas negara masing-masing. Negosiasi yang dilakukan antara pihak ketiga juga dilakukan oleh seluruh pemimpin negara masing-masing anggota ASEAN tanpa adanya perwakilan. Sehingga ASEAN *Open Sky* tidak dapat dikategorikan sebagai *lesson-drawing* karena ASEAN tidak meniru kebijakan *Open Sky* yang telah di implementasikan terlebih dahulu di kawasan Uni Eropa.<sup>72</sup>

#### **2.4 Potensi pasar transportasi udara ASEAN dan perbedaan geografis anggota-anggota ASEAN**

ASEAN terdiri dari 10 anggota negara yang memiliki latar belakang serta kondisi geografis yang berbeda antar tiap negara anggotanya.<sup>73</sup> Terdapat 2 negara yang memiliki luas wilayah serta jumlah penduduk yang paling terkecil di ASEAN, yaitu Singapura dan Brunei Darussalam. Namun kedua negara ini memiliki tingkat GDP perkapita tertinggi di kawasan ASEAN.<sup>74</sup> Disamping itu

---

<sup>71</sup>*Europeans for Fair Competition*, "European Commission Wins Four Open Skies Mandates" dalam <http://e4fc.eu/european-commission-wins-four-open-skies-mandates/> diakses pada (23/4/2018 12:39 WIB)

<sup>72</sup>*Building The ASEAN Community*, ASEAN Single Aviation Market One Sky, One Region, Journal, dalam <http://www.asean.org/storage/images/2015/october/outreach-document/edited%20ASAM-2.pdf>

<sup>73</sup> Aldaba, rafaélita M, "ASEAN Economic Community 2015 SME Development: Narrowing Development Gap Measure", Discussion Paper Series No. 2013-05, Philippine Institute for Development Studies, 2013, h.1 dalam <http://dirp4.pids.gov.ph/ris/dps/pidsdps1305.pdf> diakses pada (29/03/2018 12:26 WIB)

<sup>74</sup> Huong Mai, Nguyen Xuan, "Finance Sector in ASEAN: Implications of the Liberalisation of Financial Services for Labour in the Region", Assessment-Study: ASEAN Integration and its Impact on Workers and Trade Unions, 2009, h. 30 diakses pada

pada kawasan regional ASEAN juga terdapat negara yang memiliki jumlah penduduk terbanyak serta memiliki wilayah yang paling luas diantara negara-negara anggota ASEAN yang lain, negara itu adalah Indonesia. Sementara itu, pendapatan GDP terendah diterima oleh negara-negara anggota ASEAN yang baru yaitu Kamboja, Laos, dan Vietnam. Tingkat pendapatan yang rendah disuatu negara memiliki dampak terbatasnya kemampuan penduduk suatu negara tersebut untuk melakukan perjalanan ke luar negeri.<sup>75</sup>

Secara geografis, negara-negara anggota yang berada di kawasan ASEAN tidak seluruhnya dapat dihubungkan oleh daratan. Misalnya Indonesia dengan Filipina, dimana keduanya merupakan negara kepulauan. Berbeda dengan Sabah dan Serawak yang letaknya terpisah dari negara-negara bagian lain yang ada di Malaysia. Sementara itu di ASEAN juga terdapat negara yang menjadi tujuan bahari, negara itu adalah Thailand. Dengan begitu maka yang menjadi menarik adalah dengan tata letak wilayah yang berbeda-beda antar tiap-tiap negara anggota ASEAN yang mana semuanya tidak bisa dijangkau melalui jalur darat maupun memerlukan waktu yang cukup lama jika menggunakan jalur laut, maka untuk mempersingkat waktu serta menghemat pengeluaran yang diperlukan dalam menjangkau tiap negara di anggota ASEAN diperlukan maskapai-maskapai penerbangan nasional di tiap negara-negara anggota ASEAN untuk membuat rute-rute yang bertujuan untuk menjangkau lokasi-lokasi wilayah negara yang paling

---

<http://www2.asetuc.org/media/Finance%20Sector%20in%20ASEAN.pdf> diakses pada (29/03/2018 12:54 WIB)

<sup>75</sup> *ibid*

terpencil maupun menjangkau ke negara anggota yang sudah maju.<sup>76</sup> Rute-rute semacam ini juga dapat membantu untuk mempromosikan lokasi pariwisata di masing-masing negara anggota di ASEAN. Namun hal ini juga seringkali tidak menguntungkan, sehingga pemerintah memberi subsidi bagi maskapai nasional untuk melakukannya.<sup>77</sup> Pelayanan penerbangan semacam ini, enggan dilakukan oleh maskapai penerbangan swasta yang berorientasi pada keuntungan.

Banyaknya jumlah penduduk dan kondisi geografis ASEAN cukup memberikan pengaruh yang signifikan pada pertumbuhan pasar transportasi udara di kawasan ASEAN. Meskipun sempat mengalami keterpurukan pada kasus wabah flu burung yang pernah menyebar hampir ke seluruh negara-negara anggota ASEAN pada tahun 2008-2009<sup>78</sup>, namun pertumbuhan pasar transportasi udara di ASEAN pada tahun berikutnya cukup signifikan baik untuk penerbangan domestik maupun internasional (lihat table 2.4 dan 2.5). hal ini dapat dilihat dari data statistik yang telah dikumpulkan dari sekretarian ASEAN mengenai jumlah pertumbuhan angkutan penumpang dan angkutan kargo baik ke dalam negeri maupun ke luar negeri di tiap negara anggota di kawasan ASEAN yang menunjukkan rata-rata pertumbuhan pertahun yang selalu mengalami peningkatan (lihat table 2.4).

---

<sup>76</sup> Lucky Dotulong, *"The Improvement Of Service Quality Toward Sales Of Tickets And Membership Of Garuda Indonesia Airline For Enhancing Asean Economic Community"* dalam jurnal Of Asean Studies on Maritime Issues Vol.2 no.3 November 2016 hal.11

<sup>77</sup> Ibid.,hal.12

<sup>78</sup> Fauziah Elytha, *"sekilas tentang Avian Influenza (AI)"* dalam jurnal kesehatan masyarakat vol.6 no.1 september 2016. Hal.5



**Tabel 2.4 Volume angkutan penumpang dan kargo pada transportasi udara domestik (dalam negeri) di ASEAN pada periode 2007-2016<sup>79</sup>**

Civil Aviation	Year	Brunei Darussalam	Cambodia	Indonesia	Lao PDR	Malaysia	Myanmar	Philippines	Singapore	Thailand	Viet Nam
Domestic Passengers Traffic ('000)	2007	n.a.	187		250	26,137	1,089	20,947	n.a.	26,614	5,794
	2008	n.a.	182		263	27,354	826	22,814	n.a.	24,907	7,025
	2009	n.a.	143		243	29,235	773	28,836	n.a.	26,420	8,586
	2010	n.a.	136		283	30,791	862	26,550	n.a.	26,935	10,349
	2011	n.a.	144		311	34,239	1,381	36,416	n.a.	31,184	11,918
	2012	n.a.	172		463	35,634	1,602	41,786	n.a.	36,325	12,159
	2013	n.a.	214		447	42,984	1,775	38,181	n.a.	43,331	-
	2014	n.a.	299		512	45,104	1,966	31,462	n.a.	50,623	-
	2015	n.a.	436		495	45,931	2,097	36,682	n.a.	64,958	-
	2016	n.a.	423		506	47,966	2,352	-	n.a.	70,517	-
Domestic Cargo Traffic ('000 ton)	2007	n.a.	0.040	288	0.8	179	2.2	354	n.a.	110	85
	2008	n.a.	0.012	346	0.6	174	0.7	265	n.a.	106	90
	2009	n.a.	0.008	344	0.4	151	3.4	345	n.a.	104	100
	2010	n.a.	0	416	0.7	174	0.8	284	n.a.	121	124
	2011	n.a.	0.012	483	0.4	178	0.9	295	n.a.	131	129
	2012	n.a.	0.001	571	0.5	167	1.3	342	n.a.	130	122
	2013	n.a.	6	539	1.6	168	2.4	317	n.a.	119	-
	2014	n.a.	183	584	1.5	182	4.0	683	n.a.	114	-
	2015	n.a.	252	556	1.1	193	1.7	-	n.a.	115	-
	2016	n.a.	153	573	0.7	189	1.4	-	n.a.	119	-

<sup>79</sup> Data diolah dari *ASEAN statistical yearbook* 2016-2017 hlm 174-175 dalam <http://www.aseansec.org/22621.htm> diakses pada pada (29/03/2018 12:54 WIB)

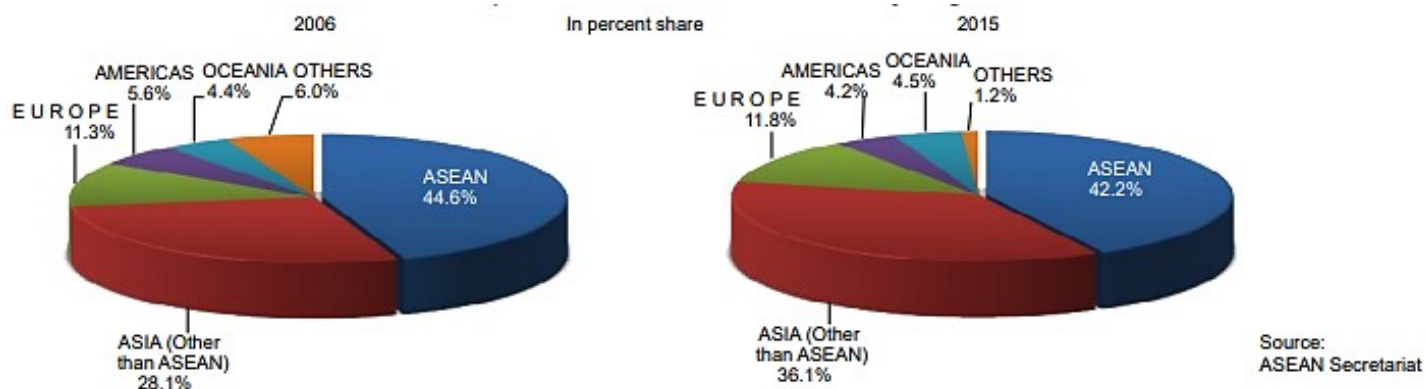
**Tabel 2.5 Volume angkutan penumpang dan kargo pada transportasi udara internasional di ASEAN pada periode 2007-2016<sup>80</sup>**

Indicator	Year	Brunel Darussalam	Cambodia	Indonesia	Lao PDR	Malaysia	Myanmar	Philippines	Singapore	Thailand	Viet Nam
International Passengers Traffic ('000)	2007	1,448	2,979	3,189	251	19,738	878	12,132	35,221		8,558
	2008	1,555	2,879	4,102	238	20,918	837	12,293	36,288		9,141
	2009	1,528	2,524	5,004	337	22,881	968	12,099	36,089		8,907
	2010	1,699	3,052	6,614	472	27,574	1,212	12,381	40,924		10,726
	2011	2,017	3,481	8,152	372	30,462	1,456	12,969	45,429		11,821
	2012	1,681	3,997	9,938	642	32,397	2,035	16,421	49,910		13,203
	2013	1,715	4,606	10,964	729	38,032	2,652	15,958	52,775		-
	2014	1,647	5,169	10,253	921	39,984	3,187	19,914	53,289		-
	2015	1,717	5,606	9,533	1073	40,017	3,428	17,168	54,835		-
	2016	-	6,201	10,377	944	43,491	4,027	-	58,158		-
Cargo Loaded ('000 ton)	2007	13	10	42	1.2	449	5	177	931	711	116
	2008	13	10	42	1.7	413	6	157	905	688	134
	2009	12	7	46	0.4	354	7	130	787	609	129
	2010	16	9	80	0.4	393	9	164	872	752	186
	2011	17	10	72	0.9	375	10	157	882	714	186
	2012	15	12	91	1.0	361	7	159	853	720	217
	2013	10	17	192	0.1	356	8	131	842	664	-
	2014	12	16	151	0.6	392	9	144	839	704	-
	2015	12	18	147	0.2	374	8	-	838	711	-
	2016	-	24	-	2.4	331	13	-	885	745	-

Pada kedua tabel tersebut, terlihat bahwa dari total keseluruhan volume penumpang domestik yang ada di kawasan ASEAN, arus lalu lintas penumpang udara domestik terbesar terjadi di negara Indonesia dengan total penumpang sebesar 83,308 di tahun 2016, sedangkan arus lalu lintas penumpang udara internasional terbesar terjadi di negara Thailand dengan total penumpang sebesar 68,417 di tahun 2016.

<sup>80</sup> Data diolah dari *ASEAN statistical yearbook 2016-2017* hlm 174-175 dalam <http://www.aseansec.org/22621.htm> diakses pada (29/03/2018 12:54 WIB)

**Grafik 2.1 Kedatangan pengunjung ke ASEAN berdasarkan Origin<sup>81</sup>**



Grafik 2.1 menunjukkan bahwa di tahun 2015 kawasan ASEAN menjadi kawasan yang paling banyak dikunjungi oleh para wisatawan manca negara, hal ini sekaligus menunjukkan bahwa pasar transportasi udara di kawasan ASEAN begitu menggiurkan dengan total presentase volume kedatangan pengunjung ke ASEAN sebesar 42,2% di tahun 2015.

Sementara itu jika di lihat dari sudut pandang kawasan Asia Pasifik, maka kawasan Asia Pasifik merupakan kawasan yang memiliki perkembangan pasar industri penerbangan yang lebih baik dibanding wilayah-wilayah lain di belahan dunia hingga akhir periode tahun 1990an.<sup>82</sup> Di tahun 1988 hingga tahun 1997 saja, perkembangan pasar pada industri penerbangan di kawasan Asia Pasifik adalah sebesar 7,6% pada penerbangan domestik dan 10,4% pada penerbangan internasional. Tingkat pertumbuhan ini lebih tinggi dari pertumbuhan di kawasan Amerika Utara, Eropa, dan kawasan yang lain pada periode yang sama (lihat tabel 2.6)

<sup>81</sup>diseleksi dari *ASEAN Statistical Year Book 2016-2017* (Asean Secretariat: 2016/2017) dalam <http://www.aseansec.org/22621.htm> diakses pada (29/03/2018 12:58 WIB)

<sup>82</sup> Rigas Doganis, *Flying Off Course. The Economics of International Airlines* (Routledge : second edition, 2005) hlm 8

**Tabel 2.6 Rata-rata pertumbuhan ton-kilometer pertahun dari angkutan penumpang berjadual menurut kawasan, 1978 – 1997<sup>83</sup>**

Kawasan tempat pendaftaran maskapai penerbangan	1978-1988 % perubahan pertahun International	1978-1988 % perubahan pertahun Domestic
Asia dan Pasifik	10,4	7,6
Amerika Utara	8,4	5,6
Timur Tengah	5,8	5,2
Amerika Latin dan Karibia	5,8	5,1
Eropa	4,8	4,6
Afrika	4,6	3,5
Dunia	7,0	5,5

Jumlah persentase distribusi atas penerbangan internasional berjadual di kawasan Asia Pasifik juga terus mengalami peningkatan yang signifikan sejak tahun 1973 hingga akhir tahun 1990an, dibanding dengan kawasan lain yang hanya mengalami peningkatan yang tidak seberapa (lihat tabel 2.7)

**Tabel 2.7 Distribusi regional ton-kilometer dari penerbangan berjadual internasional pada periode 1973-1999<sup>84</sup>**

Kawasan tempat pendaftaran maskapai penerbangan	1973 % perubahan pertahun	1988 % perubahan pertahun	1997 % perubahan pertahun	1999 % perubahan pertahun
Eropa	44,3	35,5	35,8	35,5
Asia Pasifik	14,1	29,0	32,6	30,4

<sup>83</sup>Rigas Doganis, *Flying Off Course. The Economics of International Airlines* (Routledge : second edition, 2005) hlm 8

<sup>84</sup>*Ibid.*, hlm.9

Amerika Utara	27,5	21,5	19,8	21,0
Amerika Latin / Karibia	6,3	5,7	5,0	5,0
Timur Tengah	4,0	4,9	4,3	4,5
Afrika	3,8	3,4	2,5	3,6
Total Dunia	100,0	100,0	100,0	100,0

Terjadinya peningkatan yang signifikan yang di kawasan Asia Pasifik merupakan hasil kontribusi dari angkutan udara yang menuju atau yang berasal dari Asia Timur dan Australia, serta penerbangan yang terjadi diantara negara-negara di kawasan ini.<sup>85</sup> Adanya kontribusi yang diberikan oleh negara-negara di Asia Timur yang di dalamnya terdapat sebagian negara-negara anggota ASEAN; berasal dari pertumbuhan ekonomi di kawasan ini yang sangat pesat setelah terjadinya krisis financial yang terjadi di tahun 1997.<sup>86</sup> Terjadinya peningkatan pada penggunaan transportasi udara yang terjadi di kawasan ASEAN juga di pengaruhi oleh adanya peningkatan pada investasi asing yang dilakukan oleh negara-negara Asia Timur seperti yang dilakukan oleh Jepang, Korea serta Taiwan; peningkatan ekspor dari negara-negara industri baru di ASEAN; dan upaya negara-negara ASEAN untuk mengembangkan pada bidang pariwisata. Selain itu juga, bangkitnya negara China menjadi negara produksi dan menjadi pasar yang sangat besar. Faktor tersebut sekaligus membantu mendorong terbukanya akses transportasi langsung ke kota-kota besar di masing-masing

---

<sup>85</sup> Doganis, (2005), op cit., hlm. 8

<sup>86</sup> Ibid, hlm. 9

kawasan terutama pada kawasan ASEAN.<sup>87</sup> Selain itu terdapat hal yang menarik yaitu keterbatasan sarana transportasi darat yang tersedia, serta lokasi yang beberapa negara dan daerah di kawasan Asia Timur yang terpisah oleh lautan, turut berkontribusi terhadap kebutuhan akan transportasi udara di wilayah ASEAN.<sup>88</sup>

## **2.5 Keragaman tingkat kemampuan bisnis dalam transportasi udara dan kebijakan transportasi udara di negara-negara anggota ASEAN**

ASEAN merupakan sebuah kawasan yang terdiri dari sepuluh anggota negara<sup>89</sup> yang memiliki kapasitas industri transportasi udara yang berbeda-beda antar tiap negara anggotanya. Dalam industri transportasi udara, ASEAN membagi menjadi tiga kategori dalam bidang tersebut diantaranya adalah; yaitu maskapai penerbangan nasional, maskapai penerbangan kecil, dan maskapai penerbangan berbiaya rendah atau biasa disebut dengan maskapai penerbangan bersifat *low cost carrier*.<sup>90</sup>

Maskapai penerbangan nasional merupakan maskapai penerbangan yang pada umumnya mayoritas saham kepemilikan perusahaan maskapai tersebut berada dibawah tangan pemerintah suatu negara, dan beroperasi untuk melayani baik rute domestik serta internasional. Sedangkan maskapai penerbangan kecil adalah maskapai penerbangan yang saham kepemilikannya di miliki oleh pihak

---

<sup>87</sup> Paul Stephen Dempsey and Kevin O'Connor, Air Traffic Congestion and infrastructure development in the Pacific Asia region dalam Asia Pacific Air Transport. Challenges and Policy Reform dalam Asia Pasific Air Transport: challanges and policy reform diakses pada <https://bookshop.iseas.edu.sg/publication-google-preview?code=ISBN:9789812300041> pada (10/4/2018 10:18 WIB)

<sup>88</sup> Ibid,. hlm 252

<sup>89</sup> Aldaba, (2013). Op cit, hlm.4

<sup>90</sup> Doganis, (2005), op cit, hlm 22

swasta atau merupakan hasil gabungan dari *joint venture* antara pihak maskapai nasional dengan maskapai swasta. Dan maskapai yang bersifat *low cost carrier* merupakan maskapai penerbangan yang saham kepemilikan pada umumnya dimiliki oleh pihak swasta, tetapi juga ada pula yang merupakan hasil gabungan perusahaan antara maskapai penerbangan nasional dengan swasta (*joint venture*). *Joint venture* merupakan suatu bentuk gabungan antara dua perusahaan atau lebih atas usaha yang ada didalamnya yang memiliki tujuan untuk memberikan kontribusi berupa aset serta memiliki entitas usaha pada tingkat tertentu dan saling bersama-sama bersedia untuk menanggung resiko.<sup>91</sup>

Dalam bagian sub bab ini akan banyak menilik serta membahas lebih dalam mengenai perbedaan kapasitas penerbangan yang ada pada negara-negara anggota ASEAN terutama pada maskapai nasional, kebijakan mengenai privatisasi maskapai nasional serta proses pengadaan ijin operasi bagi maskapai asing yang akan dijalankan, serta meninjau infrastruktur yang saat ini telah tersedia.

### **2.5.1 Kilas Balik Maskapai Nasional Negara Anggota ASEAN**

Berbagai macam maskapai nasional yang dimiliki oleh masing-masing negara anggota yang ada di ASEAN pada umumnya merupakan hasil dari upaya pemerintah untuk mendirikan perusahaan maskapai penerbangan tersebut. Contohnya, pada tahun 1950 Indonesia mendirikan Garuda Indonesia Airlines sebagai maskapai nasional yang sengaja didirikan oleh pemerintah Indonesia untuk menggantikan peran KLM yang merupakan perusahaan penerbangan milik

---

<sup>91</sup> Michael Czinkota, et. al., *International Business. Third Edition* (The Dryden Press: Harcourt Brace and Company: 1999), hlm.420



pemerintah kolonial Belanda yang pada saat itu sempat menguasai seluruh akses penerbangan di Indonesia. Selain itu di tahun 1947, pemerintah dari negara Thailand mendirikan Thai Airways sebagai maskapai penerbangan nasional milik negara Thailand yang beberapa aset perusahaannya sempat dimiliki oleh maskapai Scandinavian Air System (SAS) di tahun 1959. Di tahun 1972, negara Singapura dan Malaysia juga sempat mendirikan maskapai penerbangan nasional negaranya menyusul perpisahan kedua negara ini. Di tahun 1974, satu-satunya negara kesultanan yang berada di wilayah regional ASEAN yaitu Brunei Darussalam mendirikan maskapai nasionalnya yang diberi nama Royal Brunei Airlines. Kemudian di tahun 1976, pemerintah negara Laos mulai mendirikan maskapai nasionalnya yang diberi nama Lao Airlines, maskapai penerbangan nasional yang dimiliki oleh negara ini merupakan hasil dari merger antara maskapai Royal Air Lao Airlines dengan Lao Air Lines.<sup>92</sup>

Di tahun 1950, Myanmar telah mendirikan maskapai penerbangan nasional milik negaranya yang diberi nama Union of Burma Airways, namun di tahun 1988, nama perusahaan maskapai nasional milik negara ini berubah menjadi Myanmar Airways seiring dengan bergantinya nama negara ini dari Burma menjadi Myanmar. Namun karena lambatnya perkembangan diberbagai bidang terutama dalam bidang industri penerbangan yang dialami oleh negara ini, maka Myanmar Airways hanya melayani rute domestik, sedangkan rute Internasional dilayani oleh Myanmar Airways International yang merupakan hasil dari *joint venture* perusahaan antara Myanmar Airways dengan investor asing.<sup>93</sup> Tahun

---

<sup>92</sup>Company profile Lao Airlines: <http://www.laoairlines.com/aboutus.html> diakses pada (10/4/2018 22:24 WIB)

<sup>93</sup>Company Profile Myanmar Airlines International: <http://www.maiair.com/com-profile.htm> diakses pada (10/4/2018 22:35 WIB)



1956, pemerintah negara Kamboja sempat mendirikan maskapai penerbangan nasional untuk negaranya namun karena adanya ketidakstabilan perekonomian yang sempat terjadi di negaranya akibat dari kondisi politik negaranya yang belum stabil maka perusahaan maskapai nasional yang diberi nama Royal Air Cambodge harus mengalami peristiwa gulung tikar dan hanya mampu beroperasi hingga tahun 1975 saja.

Di tahun 1979, pada masa pemerintahan Khmer Merah pemerintah negara Kamboja kembali mendirikan maskapai penerbangan nasional untuk negaranya yang ditujukan untuk menggantikan posisi Royal Air Cambodge yang telah mengalami gulung tikar akibat dari dampak keadaan politik negara Kamboja yang belum stabil dikala itu, dengan maskapai nasional yang diberi nama Cambodia Airlines. Namun perusahaan maskapai penerbangan nasional ini kembali harus mengalami peristiwa yang sama dengan Royal Air Cambodge untuk menutup perusahaannya karena adanya kerugian yang harus ditanggung oleh perusahaan maskapai penerbangan tersebut. Baru di tahun 2009, pemerintah Kamboja kembali mendirikan maskapai penerbangan nasionalnya yang bernama Cambodia Angkor Airlines.<sup>94</sup>

Selanjutnya di tahun 1993, negara Vietnam meresmikan Vietnam Airlines sebagai maskapai penerbangan nasional milik negaranya yang digunakan untuk menggantikan peran dari Vietnam Civil Aviation yang sebelumnya merupakan maskapai penerbangan nasional milik negara Vietnam yang sempat melayani beberapa rute penerbangan di Vietnam. Filipina, menjadi satu-satunya negara di

---

<sup>94</sup>[http://www.cnv.org.kh/2009\\_releases/26jul09\\_angkorair\\_inaguration.htm](http://www.cnv.org.kh/2009_releases/26jul09_angkorair_inaguration.htm) diakses pada (10/4/2018 22:39 WIB)

ASEAN yang mendirikan perusahaan maskapai penerbangan nasionalnya didirikan sepenuhnya oleh pihak swasta di tahun 1941.<sup>95</sup>

Beraneka ragam maskapai nasional yang ada di wilayah regional ASEAN milik masing-masing negara anggota ASEAN, membuat kapasitas yang dimiliki oleh maskapai-maskapai yang dimiliki masing-masing di ASEAN tidaklah sama dan hal tersebut menyebabkan terbentuknya tiga tingkatan kapasitas yang dimiliki oleh maskapai-maskapai tersebut.<sup>96</sup>

Terdapat tiga maskapai nasional yang dimiliki oleh beberapa negara anggota ASEAN yang berada pada tingkatan utama yang memiliki arti bahwa maskapai penerbangan tersebut merupakan maskapai penerbangan yang telah lebih maju dibanding maskapai penerbangan nasional yang dimiliki oleh negara-negara anggota ASEAN yang lain, diantaranya adalah maskapai penerbangan milik negara Singapura, Malaysia, dan Thailand. Dalam industri jasa angkutan udara, ketiga negara ini mampu mengungguli negara-negara anggota ASEAN yang lain baik dalam segi kapasitas, sumber daya keuangan, kompetensi, serta kehadirannya dalam kancah dunia industri penerbangan internasional. Selain itu ketiga maskapai besar milik Singapura, Malaysia, dan Thailand ini juga memiliki jumlah armada yang begitu besar dan memiliki sistem administrasi keuangan perusahaan terbaik di ASEAN (lihat tabel 2.8 dan 2.9). bahkan perusahaan maskapai penerbangan nasional milik Singapura mampu membeli 49% saham

---

<sup>95</sup> *Company profile Vietnam Airlines:*

[http://www.vietnamairlines.com/wps/portal/en/site/about\\_us/our\\_background](http://www.vietnamairlines.com/wps/portal/en/site/about_us/our_background) diakses pada (10/4/2018 22:45 WIB)

<sup>96</sup> Peter Forsyth, *Privatisation in Asia Pacific aviation dalam Asia Pacific Air Transport. Challenge and Policy Reform.* (Institute of Southeast Asian Studies: 1997), hlm.54

dari maskapai penerbangan Virgin Atlantic di Inggris serta 25% saham dari maskapai penerbangan Air New Zealand pada tahun 2000.<sup>97</sup>

**Tabel 2.8 Jumlah dan rata-rata usia pesawat maskapai nasional di ASEAN<sup>98</sup>**

Maskapai penerbangan nasional	Jumlah pesawat	Jumlah pesawat dalam pemesanan/perencanaan	Rata-rata usia pesawat
Malaysia Airlines System	98	60	13,7 tahun
Singapore Airlines	109	39	6,1 tahun
Thai Airways	93	30	11,2 tahun
Brunei	3		17,6 tahun
Cambodia Angkor Air	5		7,1 tahun
Garuda Indonesia Airlines	104	6	9,3 tahun
Lao Airlines	5	1	12,3 tahun
Myanmar Airways International	8		14,1 tahun
Philippines Airlines	39		8,7 tahun
Vietnam Airlines	64	11	7,6 tahun

<sup>97</sup>*Ibid.*, hlm.56

<sup>98</sup>batas usia pesawat terbang dalam <http://inaca.or.id/wp-content/uploads/2018/01/INACA-11-Okt-2017-1.pdf> diakses pada tanggal 15 april 2018 pukul 13:30 WIB

**Tabel 2.9 Performa keuangan maskapai nasional di ASEAN periode tahun 2014-2015<sup>99</sup>**

Asian airline sector operating profit/loss (in USD millions) by carrier: 1H2015 vs 1H2014

Rank	Airline	Country	1H2015 operating result	1H2014 operating result
1.	Malaysia AirAsia	Malaysia	\$142m profit	\$123m profit
5.	Cebu Pacific*	Philippines	\$136m profit	\$67m profit
2.	Singapore Airlines	Singapore	\$132m profit	\$12m loss
3.	Philippine Airlines	Philippines	\$120m profit	\$22m profit
4.	Thai Airways*	Thailand	\$74m profit	\$248m loss
6.	Thai AirAsia	Thailand	\$52m profit	\$3m loss
7.	Bangkok Airways	Thailand	\$46m profit	\$25m profit
8.	Garuda Indonesia	Indonesia	\$39m profit	\$234m loss
9.	SilkAir	Singapore	\$17m profit	\$7m profit
12.	Citilink	Indonesia	\$5m profit	\$18m loss
10.	Nok Air	Thailand	Break Even	\$4m loss
11.	Philippines AirAsia	Philippines	\$24m loss	\$64m loss
15.	Malaysia AirAsia X	Malaysia	\$26m loss	\$46m loss
16..	Indonesia AirAsia	Indonesia	\$58m loss	\$52m loss
	<b>TOTAL</b>		<b>\$641m profit</b>	<b>\$514m loss</b>

Tabel diatas menunjukkan bahwa maskapai penerbangan nasional yang dimiliki oleh negara Malaysia dan Singapore menempati posisi maskapai yang memiliki performa manajemen keuangan yang relatif menguntungkan dan stabil hal ini dapat dilihat dari keuntungan yang di dapat oleh masing-masing maskapai penerbangan tersebut pada tabel diatas, berbeda dengan yang dialami oleh

<sup>99</sup>southeast asian airline sector return to profitability in 2015 but long term challenges term dalam <https://centreforaviation.com/insights/analysis/southeast-asian-airline-sector-returns-to-profitability-in-1h2015-but-long-term-challenges-remain-242947> diakses pada tanggal 15 april 2018 pukul 15:35 WIB

\*keterangan : merupakan laba dan kerugian maskapai penerbangan di ASEAN yang diambil pada akhir juni 2014 hingga agustus 2015.

maskapai milik Thailand, Filipina dan Indonesia yang masih harus berupaya memperbaiki performa keuangannya agar dapat segera mengejar ketertinggalan dan menutup kerugian yang telah dialami perusahaan maskapai penerbangannya tersebut. Adanya kelambatan mengenai performa ekonomi yang dialami oleh maskapai penerbangan nasional Indonesia maupun Filipina merupakan salah satu dampak akibat dari kerugian besar yang didapat pada saat terjadinya krisis penerbangan pada periode krisis finansial Asia tahun 1998.<sup>100</sup>

### **2.5.2 Privatisasi dan izin bagi masuknya maskapai baru serta maskapai asing dalam industri transportasi udara**

Liberalisasi jasa angkutan udara yang telah di implementasikan di tahun 2015 di kawasan ASEAN, membuat maskapai-maskapai penerbangan nasional pada negara anggota ASEAN saling berlomba-lomba untuk menunjukan keunggulan maskapai penerbangannya untuk menghadapi tantangan yang tengah terjadi dalam persaingan pada industri maskapai penerbangan terutama pada maskapai penerbangan yang memiliki peran sebagai pembawa nama bangsa (*flag carrier*). Di ASEAN, maskapai penerbangan nasional milik suatu negara dianggap sebagai simbol identitas nasional, sehingga kepemilikan maskapai nasional oleh pihak swasta mungkin akan dianggap tidak konsisten dengan aspirasi nasional.<sup>101</sup>

Sejak tahun 1985, privatisasi atas maskapai nasional telah dilakukan oleh negara-negara anggota ASEAN, adanya kebijakan mengenai privatisasi yang

---

<sup>100</sup> *southeast asian airline sector return to profitability in 2015 but long term challenges term* dalam <https://centreforaviation.com/insights/analysis/southeast-asian-airline-sector-returns-to-profitability-in-1h2015-but-long-term-challenges-remain-242947> diakses pada tanggal 15/4/2018 pukul 15:40 WIB

<sup>101</sup> John Bowen, *Network Change, Deregulation, and Access in the Global Airlines Industry. Economic Geography*, Vol.78 No.4 (Clark University: October 2002), hlm 425-439 dalam <http://www.jstor.org/stable/4140797> diakses pada (15/4/2018 15:48 WIB)

dilakukan oleh pemerintah masing-masing negara pada anggota ASEAN bertujuan untuk memperoleh profit atau keuntungan yang efisien, sebab pemerintah seringkali menemui kesulitan untuk membiayai ekspansi atas maskapai nasionalnya.<sup>102</sup> Pemerintah menilai bahwa adanya keterlibatan swasta dalam industri maskapai penerbangan nasional membuat maskapai nasional lebih beroperasi secara efisien terutama ketika menghadapi pasar kompetitif yang dapat berubah secara cepat dari waktu ke waktu.

Beberapa anggota ASEAN telah melakukan privatisasi yang dilakukan oleh pemerintah untuk maskapai nasional negaranya, di antaranya adalah Malaysia, Singapura, dan Thailand (lihat tabel 2.10). Indonesia telah melakukan privatisasi atas maskapai penerbangan nasional negaranya pada Merpati Nusantara Airlines yang merupakan anak perusahaan dari Garuda Indonesia, namun pada saat ini Indonesia masih belum melakukan privatisasi untuk Garuda Indonesia.

---

<sup>102</sup>*Ibid.*

**Tabel 2.10 Inisiatif privatisasi di ASEAN<sup>103</sup>**

Maskapai	Negara	Tahun dimulainya privatisasi	Saham kepemilikan pemerintah sebelum privatisasi	Saham kepemilikan pemerintah setelah privatisasi
Singapore Airlines	Singapura	1985	54%	56,76%
Malaysia Airlines	Malaysia	1985	10%	69,34%
Thai Airways International	Thailand	1992	92%	54,20%
Philippines Airlines	Philipina	1992	34%	Tidak diketahui
Merpati Nusantara	Indonesia	Tidak disebutkan	100%	30,00%
Cambodia Airlines	Kamboja	1995	Tidak disebutkan	Telah tutup pada tahun 2000

Setelah privatisasi telah dilakukan oleh beberapa negara anggota ASEAN, beberapa anggota negara ASEAN juga mulai menijinkan adanya maskapai baru untuk mulai beroperasi, baik dalam rute domestik maupun internasional. Tidak hanya memberikan ijin operasi bagi maskapai baru, maskapai asing juga telah diijinkan beroperasi dikawasan ASEAN melalui *joint venture* dengan maskapai nasional dari negara-negara dikawasan ASEAN atau dengan maskapai nasional milik pemerintah. Namun meskipun pihak pemerintah dari masing-masing negara telah mengijinkan pihak asing untuk melakukan *joint venture* dengan perusahaan maskapai penerbangan yang ada di negaranya tersebut, tetapi persentase kepemilikan saham yang dimiliki oleh pihak asing yang diijinkan oleh tiap-tiap pemerintah dinegara anggota ASEAN, tidaklah sama. Seperti halnya yang terjadi pada negara Indonesia dan Thailand, yang telah mengijinkan masuknya para

---

<sup>103</sup>strategic direction for ASEAN Airlines in a Globalizing World dalam <http://inaca.or.id/wp-content/uploads/2018/01/INACA-11-0kt-2017-1.pdf> diakses pada tanggal 15 april 2018 pukul 15:05 WIB

pihak swasta atau maskapai asing sebesar 49% dari total saham yang dimiliki oleh pemerintah dalam industri maskapai pesawat terbang di negaranya, peristiwa yang sama juga terjadi pada negara Malaysia, namun negara ini masih memberikan kesempatan utama kepada warga negara Malaysia untuk berpartisipasi dalam melakukan penanaman saham dalam industri maskapai penerbangan di negaranya.<sup>104</sup> Sementara itu, Filipina juga memberikan kesempatan bagi pihak asing atas kepemilikan maskapai penerbangan di negaranya dengan batas maksimum hanya sebesar 40% dan lebih memberikan prioritas utama kepada warga negara Filipina untuk ikut berpartisipasi dalam kepemilikan saham pada industri pesawat terbang di negaranya.<sup>105</sup> Berbeda dengan negara Myanmar yang telah sepenuhnya memberikan ijin secara penuh kepada investor asing untuk membantu dalam mendirikan maskapai penerbangan nasional di Myanmar di tahun 1993 pada saat negara ini mendirikan Myanmar Airlines International yang didirikan melalui kegiatan *joint venture* yang dilakukan oleh maskapai nasional Myanmar Airways dengan investor asing yang berasal dari negara Singapura yang juga bekerjasama dengan Royal Brunei Airlines. Namun di tahun 2007, Region Air (HK) Ltd yang berasal dari Hong Kong menggantikan posisi investor asing dari Singapura untuk menguasai 49% saham dari total saham yang dimiliki oleh Myanmar Airlines International.<sup>106</sup> Negara Vietnam juga memberikan ijin kepada

---

<sup>104</sup> Mahani Zainal-Abidin et.al., *Strategic Direction of ASEAN Airlines in a Globalizing World. Ownership Rules and Investment Issues*. AADCP Regional Economic Policy Support Facility, Research Project 04/008 (2005), hlm.,15 dalam <http://www.aseansec.org/aadcp/repsf/docs/04-008-FinalOwnership.pdf> diakses pada (15/4/2018 15:40 WIB)

<sup>105</sup> *Ibid* hlm.15

<sup>106</sup> *Company Profile Myanmar Airlines International*: <http://www.maiair.com/com-profile.htm> diakses pada (15/4/2018 15:40 WIB)



para pihak asing untuk beroperasi dalam mendirikan maskapai penerbangan dengan maksimum kepemilikan saham sebesar 30%.<sup>107</sup>

Berbagai cara yang dilakukan oleh pihak pemerintah untuk mendukung perkembangan industri maskapai penerbangan di tiap-tiap negaranya baik memberikan kesempatan bagi pihak asing untuk melakukan investasi dalam kepemilikan saham pada maskapai penerbangan di negaranya serta memberikan ijin operasi bagi pihak swasta untuk mendirikan maskapai penerbangan di wilayah negaranya. Terdapat salah satu negara anggota ASEAN yang telah berulang kali melakukan *joint venture* dalam pendirian maskapai nasional negaranya yaitu pada negara Kamboja. Royal Air Cambodge merupakan maskapai penerbangan nasional pertama yang dimiliki oleh negara Kamboja yang didirikan pada tahun 1956, pendirian maskapai penerbangan ini merupakan hasil dari *joint venture* antara pemerintah Kamboja dengan Air France.<sup>108</sup>

Namun di tahun 1975, maskapai penerbangan nasional milik negara Kamboja ini mengalami peristiwa gulung tikar yang disebabkan oleh kondisi politik negara yang belum stabil sehingga menyebabkan karena kerugian yang dialami oleh maskapai penerbangan ini. Di tahun 1995, pemerintah Kamboja kembali melakukan *joint venture* yang dilakukan antara Cambodia Airlines dengan pihak perusahaan asing yang berasal dari Malaysia. Namun meskipun telah melakukan *joint venture* dengan pihak asing, di tahun 2000 Cambodia Airlines juga terpaksa mengalami peristiwa gulung tikar karena mengalami

---

<sup>107</sup> VietnamNet Bridge, <http://english.vietnamnet.vn/biz/201003/Uneven-path-for-Airasias-investment-in-vietnam-899308> diakses pada (15/4/2018 15:55 WIB)

<sup>108</sup> [http://www.cnv.org.kh/2009\\_releases/26jul09\\_angkorair\\_inaguration.htm](http://www.cnv.org.kh/2009_releases/26jul09_angkorair_inaguration.htm) diakses pada (15/4/2018 16:05 WIB)

kerugian yang terjadi pada perusahaan maskapai penerbangannya. Kerugian ini terjadi bukan karena faktor politik negara yang mempengaruhi, namun karena perusahaan pada Cambodia Airlines tidak mampu mengatur manajemen operasional perusahaannya dengan baik, sehingga perusahaan maskapai penerbangan Cambodia Airlines tidak bisa bersaing dalam dunia penerbangan baik dalam wilayah domestik maupun internasional di negaranya.<sup>109</sup>

Usaha pemerintah Kamboja untuk mendirikan maskapai penerbangan nasional untuk negaranya tidak berhenti pada Cambodia Airlines saja, pada tahun 2009 pemerintah Kamboja kembali memustuskan untuk melakukan *joint venture* antara pemerintah Kamboja dengan perusahaan maskapai penerbangan yang berasal dari Vietnam yaitu Vietnam Airlines dengan perbandingan persentase kepemilikan saham sebesar 51,49% untuk mendirikan perusahaan maskapai nasional Kamboja yang di beri nama Cambodia Angkor Airlines.<sup>110</sup>

Dalam usaha mengembangkan usaha dalam industri maskapai penerbangan nasionalnya, beberapa negara anggota ASEAN pada umumnya memberikan ijin kepada pihak asing untuk turut serta berpartisipasi dalam penanaman modal atas maskapai penerbangan di negaranya, namun hal tersebut tidak dilakukan oleh negara Brunei Darussalam dan Singapura. Pemerintah pada kedua negara ini memiliki kebijakan tersendiri untuk mengembangkan industri maskapai penerbangan pada negaranya. Pada pemerintah negara Brunei, pemerintah negara ini menetapkan bahwa maskapai yang terdaftar di negara ini

---

<sup>109</sup>*Ibid.*

<sup>110</sup>*The Southeast Asia Region Report (Confederation of Indian Industri: August 2009)* hlm 1. Dalam <http://www.cii.in/webcms/Upload/SEA%20Region%20report%20August%202009.pdf> Diakses pada (15/4/2018 16:24 WIB)

harus secara substansial dimiliki dan dikendalikan secara efektif oleh kepentingan pemerintah Brunei Darussalam. Sedangkan untuk pemerintah pada negara Singapura, memiliki kebijakan sendiri dalam mengembangkan industri maskapai penerbangan di negaranya, kebijakan tersebut adalah kebijakan *principal places of business*,<sup>111</sup> dimana kebijakan ini bertujuan memberikan ijin kepada pihak asing untuk mendirikan kantor pusat perusahaan maskapai penerbangannya di negara Singapura tanpa mencampuri kepemilikan saham pada industri penerbangan yang dimiliki oleh negara Singapura. Perbedaan ini membuat kebijakan yang dibuat oleh Singapura dan Brunei Darussalam sangat kontradiktif dengan negara-negara anggota ASEAN yang lain.<sup>112</sup>

Adanya ijin dan kesempatan yang dilakukan oleh beberapa anggota negara di ASEAN untuk maskapai penerbangan baru dan maskapai penerbangan asing mendirikan perusahaan serta beroperasi dalam wilayah regional ASEAN hal tersebut menambah jumlah pemain dalam bisnis transportasi udara di ASEAN. Seperti halnya maskapai baru yang terdapat di Indonesia contohnya adalah Sempati, Mandala, Batavia, dan Lion Air. Malaysia juga memiliki beberapa maskapai baru yang terdapat dinegaranya, diantaranya adalah Berjaya Air dan Pelangi Air, serta Silk Air di Singapura. Kemunculan maskapai baru juga terdapat pada negara Thailand dengan kemunculan Orient Express dan Bangkok Air, dan juga di Filipina dengan berdirinya Cebu Airlines dan Air Philippines.<sup>113</sup>

---

<sup>111</sup> Zainal-Abidin, *et. al., op. cit.*, hlm 15

<sup>112</sup> *ibid.*, hlm 15

<sup>113</sup> Indra setiawan, dkk. Deregulasi Penerbangan dan Kinerja Perusahaan Penerbangan Niaga Berjadwal di Indonesia dalam Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik, Vol 2 No 1, 2015 hlm.,3-4

### 2.5.3 Infrastruktur

Masing-masing negara anggota ASEAN memiliki luas wilayah yang berbeda antar negara satu dengan negara yang lainnya. Hal ini membuat jumlah bandara udara serta infrastruktur yang dimiliki oleh masing-masing anggota ASEAN juga berbeda, baik dalam segi fasilitas, kapasitas yang dimiliki tiap-tiap bandara untuk landasan pacu, maupun baik dalam segi sumber daya manusia.<sup>114</sup>

Menurut sumber yang didapat dari statistik Sekretariat ASEAN, Indonesia merupakan negara anggota ASEAN yang memiliki jumlah bandara terbanyak dalam kawasan ini, dengan total bandara sejumlah 163 untuk bandara domestik dan 27 bandara internasional. Kemudian disusul oleh negara Filipina yang memiliki jumlah bandara terbanyak di ASEAN setelah Indonesia, dengan total sejumlah 85 bandara domestik dan 9 bandara internasional.<sup>115</sup>

Bandara domestik merupakan bandara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang dikhususkan untuk melayani rute antar penerbangan dalam negeri, sedangkan bandara udara Internasional merupakan bandar udara yang ditetapkan untuk melayani rute dalam negeri dan juga rute internasional.<sup>116</sup> Meskipun Indonesia memiliki jumlah bandar udara internasional sebanyak 27 bandara yang ada di negaranya, namun tidak semua bandar udara internasional yang dimiliki Indonesia untuk menerima kebijakan *Open Sky*. Hal ini dilakukan oleh Indonesia

---

<sup>114</sup>Indonesia Aviation Outlook 2017, "ASEAN Open Sky" dalam majalah Indonesia National Air Carriers Association diakses pada <http://inaca.or.id/wp-content/uploads/2018/01/INACA-11-Okt-2017-1.pdf> pada (15/4/2018 17:00 WIB)

<sup>115</sup>Asean Statistical Yearbook 2016/2017, dalam [http://asean.org/storage/2018/01/ASYB\\_2017-rev.pdf](http://asean.org/storage/2018/01/ASYB_2017-rev.pdf), pada (15/4/2018 17:11 WIB)

<sup>116</sup><http://www.djpp.depkmham.go.id/inc/buka.php?czoyNToiZD0yMDAwKzkmZj11dTETMjAwOWJ0Lmh0bS17> diakses pada (15/4/2018 17:25 WIB)

karena Indonesia mengkategorikan bandara internasional kedalam empat kategori diantaranya bandara internasional utama (primer) bandara dalam kategori ini merupakan bandara yang dapat menerima *Open Sky* dan mulai diimplementasikan kebijakan mengenai *Open Sky* di tahun 2015 hingga akhir tahun 2017, Indonesia hanya membuka 5 bandara internasional utama (primer) diantaranya adalah bandara internasional Soekarno-Hatta di Jakarta, bandara internasional Juanda di Surabaya, bandara I Gusti Ngurah Rai di Bali, bandara Polonia di Medan serta bandara Sultan Hasanudin yang terdapat di Makassar, kelima bandara internasional inilah yang dibuka untuk Open Sky.<sup>117</sup> Kemudian terdapat kategori bandara internasional regional, bandara internasional untuk penerbangan haji, dan bandara internasional angkutan kargo.

**Tabel 2.11 jumlah bandara domestik dan internasional di ASEAN<sup>118</sup>**

Indikator	Jumlah bandara domestik	Jumlah bandara internasional
Brunei Darussalam	Tidak ada	1
Kamboja	9	2
Indonesia*	163	27
Laos	9	3
Malaysia	16	5

<sup>117</sup><http://www.dephub.go.id/read/konten-statis/2168> diakses pada (15/4/2018 17:30 WIB)

<sup>118</sup> diseleksi dari *ASEAN statistical yearbook 2016-2017* hlm 176-177. Diakses dari [http://asean.org/storage/2018/01/ASYB\\_2017-rev.pdf](http://asean.org/storage/2018/01/ASYB_2017-rev.pdf) pada tanggal 17 april 2018

\*Keterangan: indonesia membagi bandara internasional kedalam bandara internasional primer (utama), bandara internasional regional, bandar udara untuk penerbangan haji, dan bandar internasional angkutan kargo. Hanya lima bandara internasional di Indonesia yang dibuka sebagai bandara internasional primer (utama) untuk menerima open sky.

Myanmar	60	2
Filipina	85	9
Singapura	Tidak ada	1
Thailand	33	5
Vietnam	19	3

Pada awal diterimanya usulan mengenai Asean Economic Community, tidak semua bandara yang dimiliki oleh negara anggota ASEAN memiliki kapasitas yang memadai, sebagai contoh bandara internasional di Yangon yang memiliki peruntukan terbatas bagi pesawat berbadan pendek seperti pesawat jenis B736 dan AB6, hal yang sama juga terjadi pada bandara di Pnom Penh yang tidak dapat digunakan oleh pesawat dengan jenis B777 dan A320, sedangkan di Indonesia, meskipun memiliki bandara yang jumlahnya lebih banyak dibanding dengan negara anggota ASEAN yang lain, namun bandara di Indonesia khususnya pada bandara domestik memiliki kapasitas yang tidak dapat diakomodasi oleh jenis-jenis pesawat tertentu terutama oleh armada yang dimiliki oleh maskapai asing yang sangat variatif dan beraneka ragam seri, sementara itu bandara utama di Filipina juga mengalami keterbatasan yang disebabkan karena kurangnya fasilitas untuk transit dan transfer penumpang.<sup>119</sup>

**Tabel 2.12 kapasitas bandara di beberapa Ibukota negara ASEAN<sup>120</sup>**

	Jumlah landasan pacu	Panjang landasan pacu	Jumlah terminal internasional	Jumlah maskapai yang	Jumlah keberangkatan pesawat tiap
--	----------------------	-----------------------	-------------------------------	----------------------	-----------------------------------

<sup>119</sup>Chinese Taipei PECC Asia Pacific Airport Survey dalam Challenge and Policy Reforms diakses pada <http://www.manila-airport.net/> pada (18/4/2018 10:31 WIB)

<sup>120</sup>Chinese Taipei PECC Asia Pacific Airport Survey dalam Challenge and Policy Reforms diakses pada <http://www.manila-airport.net/> pada 18 april 2018 10:31 WIB

				menggunakan bandara	minggu
Bangkok (Don Muang)	2	3.700m	1	61	1.417
Jakarta (Soekarno-Hatta)	2	3.660m	3	27	1.268
Kuala Lumpur	1	3.477m	2	27	928
Manila (Ninoy Aquino)	2	3.354m	3*	31	586
Singapura (Changi)	2	4.000m	2	54	1.207

Keterangan : \*1 untuk maskapai non Philippine Airlines; 1 untuk Air Philippines, Cebu Pacific, PAL Express; dan 1 terminal centennial yang diperuntukan khusus bagi maskapai nasional Philippines Airlines (sumber: <http://www.manila-airport.net>)

Dalam pengembangan industri maskapai penerbangan, negara Myanmar masih memiliki beberapa keterbatasan, terutama dalam mengembangkan maskapai penerbangan nasionalnya sehingga untuk mempekerjakan tim manajemen yang berasal dari mantan staf Singapore Airlines serta kru yang dipekerjakan pada bagian kokpit masih menggunakan kru dari pihak asing yang ingin bekerja di Myanmar Airlines, serta menerima bantuan dari Royal Brunei yang merupakan maskapai nasional milik pemerintah negara Brunei Darussalam.<sup>121</sup> Sedangkan di negara Indonesia, dalam proses mengembangkan bandara Internasional negaranya, Indonesia tidak hanya berfokus pada pengembangan bandar udara yang diperuntukan bagi angkutan penumpang saja namun juga berfokus pada pengembangan bandar udara internasional yang dapat mendukung transportasi kargo untuk kepentingan ekspor.

<sup>121</sup>Sumber Company Profile Myanmar Airlines, <http://www.maiair.com/com-profile.htm> diakses pada 18/4/2018 10:55 WIB

Berbeda dengan Indonesia dan Myanmar, bahkan juga dengan negara-negara anggota ASEAN yang lain yang dominan masih berusaha untuk mengembangkan industri maskapai penerbangan negaranya masing-masing, Singapura, Malaysia, dan Thailand telah memiliki kapasitas infrastruktur yang jauh lebih baik dari yang dimiliki oleh anggota negara ASEAN lainnya. Ketiga negara bahkan saling berlomba-lomba untuk menjadikan bandara di negaranya menjadi bandara penghubung utama pada kawasan regional ASEAN dengan membangun bandara baru atau meningkatkan kapasitas bandaranya.

## **2.6 Kebijakan kerja sama transportasi udara multilateral oleh masing-masing negara ASEAN**

Sebelum diusulkan mengenai adanya kebijakan Open Sky Policy, ASEAN telah membentuk beberapa kerjasama liberalisasi dalam bidang industri maskapai penerbangan yang berfokus pada tiga sub-regional di kawasan regional ASEAN yaitu CLMV yang merupakan bentuk kerjasama yang didirikan oleh negara Cambodia, Laos, Myanmar dan Vietnam, BIMP-EAGA yaitu merupakan kerjasama yang dilakukan oleh Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, dan Philippines East Asean Growth Area dan IMT-GT yang merupakan bentuk kerjasama yang dibentuk oleh Indonesia, Malaysia, dan Thailand Growth Triangle.<sup>122</sup>

---

<sup>122</sup> Adi Kusumaningrum, Pelaksanaan pasal 5 *Charter of The Association of Southeast Asian Nation* Bidang Jasa Angkutan Udara di Indonesia dalam [http://download.portalgaruda.org/article.php?article=329586&val=7697&title=Pelaksanaan%20Pasal%205%20\(1\)%20Charter%20Of%20The%20Association%20Of%20Southeast%20Asian%20Nation%20Bidang%20Jasa%20Angkutan%20Udara%20Di%20Indonesia](http://download.portalgaruda.org/article.php?article=329586&val=7697&title=Pelaksanaan%20Pasal%205%20(1)%20Charter%20Of%20The%20Association%20Of%20Southeast%20Asian%20Nation%20Bidang%20Jasa%20Angkutan%20Udara%20Di%20Indonesia) diakses pada (18/4/2018 14:25 WIB)



**Daftar kota yang dibuka untuk sub region dalam perjanjian Multilateral Agreement on Air Services (MAAS)<sup>123</sup>**

<b>Sub Region</b>	<b>Negara</b>	<b>Protokol 1</b>	<b>Protokol 2</b>	<b>Protokol 3</b>	<b>Protokol 4</b>
<b>BIMP-EAGA</b>	Brunei	Bandar Seri Bengawan	Bandar Seri Bengawan	Bandar Seri Bengawan	Bandar Seri Bengawan
	Indonesia	Balikpapan Manado Pontianak Tarakan	Balikpapan Manado Pontianak Tarakan	Balikpapan Manado	Balikpapan Manado
	Malaysia	Kota Kinabalu Labuan Kuching Miri	Kota Kinabalu Labuan Kuching Miri	Labuan Miri	Labuan Miri
	Filipina	Davao General Santos Puerto Princessa Zamboanga	Davao General Santos Puerto Princessa Zamboanga	Davao General Santos Puerto Princessa Zamboanga	Davao Zamboanga
<b>CLMV</b>	Kamboja	Pnom Penh	Pnom Penh	Pnom Penh	Pnom Penh
	Laos	Vientiane Luang Pabang Pakse	Vientiane Luang Pabang Pakse	Vientiane Luang Pabang Pakse	Vientiane Luang Pabang Pakse
	Myanmar	Yangon Mandalay	Yangon Mandalay	Yangon Mandalay	Yangon Mandalay

<sup>123</sup> Alan Khee-Jin Tan, Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges, diakses dalam <http://www.eria.org/ERIA-DP-2013-22.pdf> diakses pada (18/4/2018 14:33 WIB)

	Vietnam	Ha Noi Ho Chi Minh City Da Nang Dien Bien Phu Phu Bai Cat Bi Lien Khuong	Ha Noi Ho Chi Minh City Da Nang Dien Bien Phu Phu Bai Cat Bi Lien Khuong	Ha Noi Ho Chi Minh City Da Nang Dien Bien Phu Phu Bai Cat Bi Lien Khuong	Ha Noi Ho Chi Minh City Da Nang Dien Bien Phu Phu Bai Cat Bi Lien Khuong
<b>IMT-GT</b>	Indonesia	Medan Padang Banda Aceh Nias	Medan Padang Banda Aceh Nias	Medan Padang	Medan Padang
	Malaysia	Penang Langkawi Alor Setar Ipoh Kota Bharu	Penang Langkawi Alor Setar Ipoh Kota Bharu	Alor Setar Ipoh	Alor Setar Ipoh
	Thailand	Hat Yai Narathiwat Pattani Trang Nakon Si Thammarat	Hat Yai Narathiwat Pattani Trang Nakon Si Thammarat	Hat Yai Narathiwat Pattani Trang Nakon Si Thammarat	Hat Yai Narathiwat Pattani Trang Nakon Si Thammarat

Diluar kerjasama yang telah dilakukan oleh beberapa negara anggota ASEAN yang masuk kedalam kategori sub regional, juga terdapat beberapa kerjasama yang dilakukan oleh beberapa negara anggota ASEAN yang lain diluar kerjasama yang telah dibentuk dalam kerjasama sub regional, yang dilakukan oleh sesama anggota ASEAN maupun dengan negara-negara diluar kawasan ASEAN. Perjanjian Bilateral semacam ini dikenal dengan nama *bilateral air service agreement* (ASA), dimana perjanjian ini merupakan perjanjian kerjasama mengenai transportasi udara yang dilakukan oleh dua negara atau lebih yang

bertujuan untuk mengendalikan akses pasar, akses masuk bagi maskapai penerbangan yang memiliki ijin untuk masuk, dan di beberapa kasus juga meliputi kendali atas kapasitas angkut serta frekuensi penerbangan.<sup>124</sup>

Hingga di awal tahun 2000, perjanjian mengenai transportasi udara yang terbentuk dalam perjanjian *bilateral air service agreement* (ASA) yang dibentuk oleh beberapa anggota negara-negara di ASEAN hanya memberi ijin bagi masing-masing negara tersebut diwakili hanya oleh satu maskapai dalam pasar internasional serta dalam perjanjian ASA tersebut masih berisi aturan mengenai harga, kapasitas dan frekuensi dalam pelayanan.<sup>125</sup>

Pembentukan mengenai perjanjian internasional atas jasa angkutan udara yang dibuat oleh setiap regional di suatu kawasan sesungguhnya memiliki regulasi dan hak-hak angkut transportasi udara internasional yang berpedoman pada *The Eight Freedom* (lihat tabel 2.13). *The Eight Freedom* merupakan bentuk regulasi yang berasal dari hasil dari konvensi penerbangan sipil internasional yang dibentuk pada tahun 1944 di Chicago, adanya regulasi serta hak-hak angkut transportasi udara internasional yang termuat dalam *The Eight Freedom* ini membuat negara-negara menggunakannya sebagai cara untuk melindungi penerbangan domestiknya dari persaingan yang terdapat pada kerjasama atas penerbangan udara internasional.<sup>126</sup> Sementara itu yang mengatur mengenai kedaulatan negara atas ruang udara di atas batas teritorialnya telah diakui oleh

---

<sup>124</sup> *Air Transport Agreement Between The Governments Of The Member States Of The Association of Southeast Asian Nation And The Government Of The People's Republic of China* dalam <http://asean.org/storage/images/archive/transport/Air%20Transport%20Agreement%20between%20ASEAN+China.pdf> diakses pada (18/4/2018 14:54 WIB)

<sup>125</sup> *Ibid.*

<sup>126</sup> *Freedoms Of The Air Explained by Arpad Szakal LL.M. (Leiden)* diakses dalam <http://www.aviationlaw.eu/wp/wp-content/uploads/2013/09/Freedoms-of-the-Air-Explained.pdf> pada 18 april 2018 15:00 WIB

dunia dalam konvensi Paris tahun 1919, yang menyebabkan intervensi langsung oleh pemerintah atas transportasi udara tidak dapat dihindarkan.<sup>127</sup>

**Tabel 2.13 sistem regulasi *The Eight Freedoms*<sup>128</sup>**

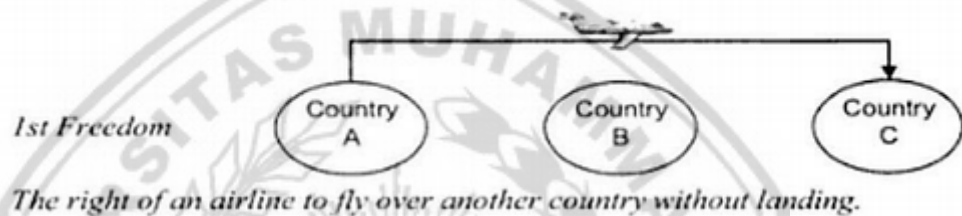
<i>Freedom</i>	<i>Implication</i>
<i>First</i>	<i>The right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one state to another state or state to fly across its territory without landing</i>
<i>Second</i>	<i>The right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one state to another state or state to land in its territory for non-traffic purpose</i>
<i>Third</i>	<i>The right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one to another state to put down, in the territory of the first state, traffic coming from the home state of the carrier</i>
<i>Fourth</i>	<i>The right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one state to another state to take on, in the territory of the first state, traffic destined for the home state of the carrier</i>
<i>Fifth</i>	<i>The right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one state to another state to put down and to take on, in the territory of the first state, traffic coming from or destined to a third state.</i>
<i>Sixth</i>	<i>The right of an airline of one country to carry traffic between two countries via of its own country of registry. This is a combination of the third and the fourth freedoms.</i>
<i>Seventh</i>	<i>The right of an airline of one country to operate stand-alone service entirely</i>

<sup>127</sup> Syahmin AK, dkk, Hukum Udara dan Luar Angkasa (Air and Outer Space Law), Unsri Press, Palembang, 2012, hlm.,25-30

<sup>128</sup> Freedoms Of The Air Explained by Arpad Szakal LL.M. (Leiden) diakses dalam <http://www.aviationlaw.eu/wp/wp-content/uploads/2013/09/Freedoms-of-the-Air-Explained.pdf> pada 18 april 2018 15:16 WIB

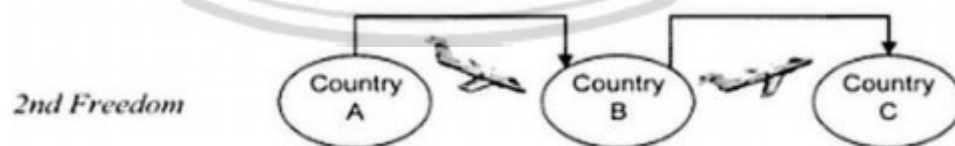
	<i>outside the territory of its home country to carry traffic between two foreign countries</i>
<i>Eighth</i>	<i>The right of an airline of one country to carry traffic between two points within the territory of a foreign country</i>

dalam tabel tersebut menjelaskan bahwa kebebasan pertama dalam *The Eight Freedom of The Air* adalah hak ini memberikan izin untuk memperbolehkan maskapai penerbangan milik suatu negara untuk terbang melintasi suatu negara yang lain.



kemudian pada hak kebebasan kedua berisikan mengenai pemberian izin kepada suatu maskapai penerbangan untuk mendarat disebuah negara dikarenakan

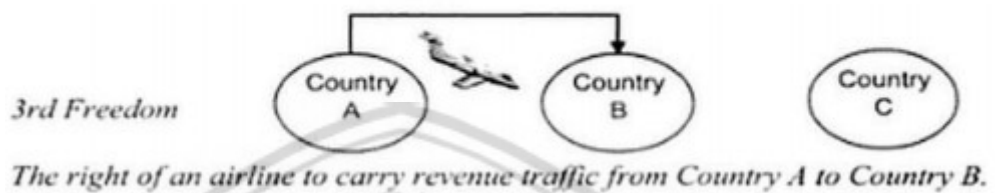
## 2. 2<sup>nd</sup> Freedom of the Air



hal teknis, bukan untuk hal yang bersifat komersial, seperti untuk masalah transit atau hanya sekedar mengisi bahan bakar.

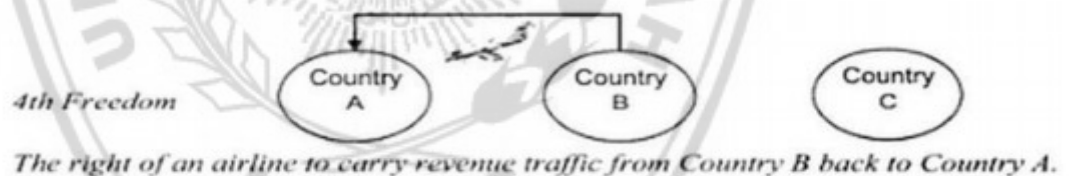
hak kebebasan ketiga, dalam hak ini memberikan izin untuk memperbolehkan sebuah maskapai penerbangan untuk terbang dari negara asal ke negara yang lain untuk hal yang bersifat komersial seperti halnya membawa penumpang.

### 3. 3<sup>rd</sup> Freedom of the Air



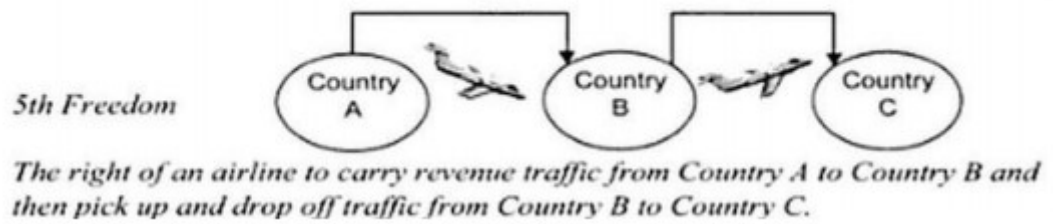
Hak kebebasan ke empat, berisikan mengenai pemberian izin kepada maskapai penerbangan untuk kembali ke negara asalnya untuk keperluan komersial. Hak ini sama seperti hak kebebasan ketiga.

### 4. 4<sup>th</sup> Freedom of the Air



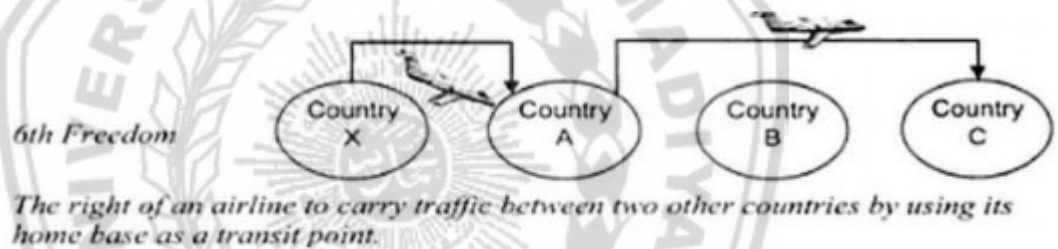
Hak kebebasan kelima, merupakan hak kebebasan yang di berikan kepada suatu maskapai penerbangan untuk terbang dari negara asalnya kemudian melanjutkan penerbangannya ke negara lain untuk urusan komersial.

### 5. 5<sup>th</sup> Freedom of the Air



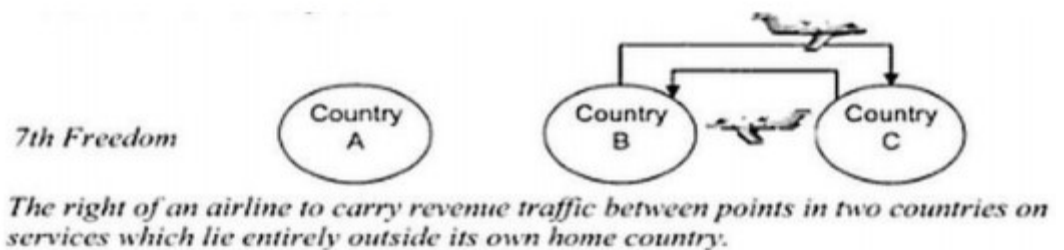
Hak kebebasan udara ke enam, berisikan mengenai izin yang diberikan kepada maskapai penerbangan untuk terbang dari negara lain untuk kembali ke negara asalnya kemudian melanjutkan kembali penerbangannya ke negara lain untuk urusan komersial.

### 6. 6<sup>th</sup> Freedom of the Air



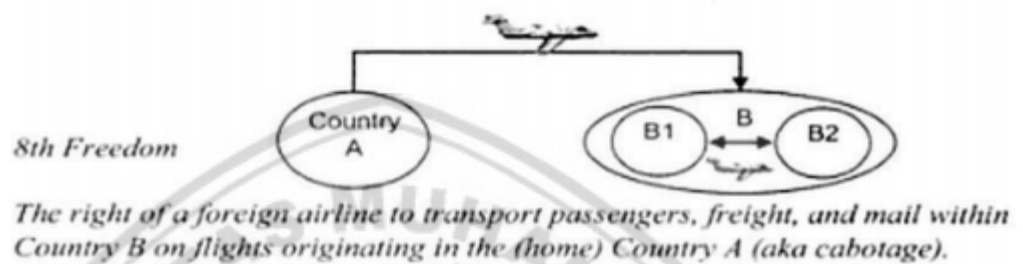
hak kebebasan ke tujuh adalah berisikan mengenai pemberian izin kepada maskapai penerbangan untuk terbang dengan urusan komersial dari suatu negara ke negara yang lain yang bukan merupakan berasal dari negara asalnya.

### 7. 7<sup>th</sup> Freedom of the Air



Dan yang terakhir merupakan hak kebebasan ke delapan yang berisikan mengenai pemberian izin kepada maskapai penerbangan untuk terbang dari negara asalnya ke negara lain kemudian kembali melanjutkan penerbangannya ke wilayah domestik dari negara lain tersebut.

#### 8. 8<sup>th</sup> Freedom of the Air



Seiring dengan semakin banyak jumlah maskapai penerbangan yang semakin beragam yang ada dalam dunia penerbangan internasional baik penerbangan dengan rute internasional maupun rute domestik, hal tersebut juga membuat bertambahnya jumlah maskapai yang diikutsertakan dalam perjanjian kerjasama ASA bilateral. Khususnya dalam kawasan regional ASEAN yang pada umumnya telah memberikan akses masuk bagi lebih dari satu maskapai untuk negara yang ikut tergabung dalam ASA. Kerjasama yang terjadi antar negara anggota di kawasan regional ASEAN masih memberikan kebebasan hak angkut hingga hak kebebasan kelima. Sedangkan jumlah bandara yang dapat diakses juga semakin banyak karena semakin banyaknya pula negara-negara di kawasan ASEAN yang menjadikan bandara di negaranya menjadi bandara internasional.

Adanya kerjasama bilateral yang dilakukan oleh masing-masing negara di kawasan ASEAN juga memberikan dampak melonggarnya peraturan yang dibuat dalam jasa angkutan udara hal ini dilakukan guna membantu mengembangkan



industri maskapai penerbangan dan juga dalam bidang pariwisata. Selain untuk jasa angkut penumpang melonggarnya peraturan dalam industri jasa angkutan udara juga berlaku pada jasa angkut kargo.

Tingkat keterbukaan dalam pasar industri penerbangan yang diberikan pada perjanjian kerjasama ASA yang dibentuk oleh masing-masing negara anggota di ASEAN juga tidak sama. Seperti halnya yang terjadi pada negara Malaysia, Myanmar, Vietnam, serta Filipina, yang mana tidak semua maskapai asing dapat menggunakan akses masuk untuk mendarat pada bandara ke empat negara ini, karena ke empat negara ini lebih memilih sikap untuk membatasi akses masuk bagi maskapai asing untuk masuk dalam wilayah negaranya. Namun kenyataan ini berbeda dengan yang terjadi pada negara Thailand dan Indonesia yang lebih memilih bersikap lebih longgar dalam memberi akses masuk bagi maskapai asing. Malaysia, Filipina dan Myanmar juga memberikan penetapan tarif melalui *single disapproval*, yang mana ini merupakan kebijakan yang harus disetujui serta di jalankan oleh masing-masing negara yang mengikat perjanjian bahwa masing-masing negara yang terlibat dalam perjanjian antar negara ini dapat tidak menyetujui tarif angkutan udara yang ditentukan oleh masing-masing negara tersebut. Hal yang berbeda dilakukan oleh Indonesia, Thailand dan Vietnam yang lebih memilih menggunakan kebijakan *double disapproval* yang mana dalam kebijakan ini dua negara atau lebih yang terikat dalam perjanjian kerjasama harus secara bersama-sama sepakat untuk tidak menyetujui suatu tarif angkutan.<sup>129</sup>

---

<sup>129</sup>InterVISTAS-EU Consulting Inc., *The Impact of Air Services Liberalisation of Singapore* dalam [www.iata.org/SitesCollectionDocument/SingaporeReports.pdf](http://www.iata.org/SitesCollectionDocument/SingaporeReports.pdf) diakses pada 18/4/ 2018 17:09 WIB)

**Tabel 2.14 Karakteristik utama dari perjanjian ASA atas 20 pasar penerbangan origin/destinasi<sup>130</sup>**

Negara	Akses yang diijinkan	Kapasitas	Penetapan tariff	Airlines designation	Kebebasan kelima
Indonesia	Semua airport	Predetermination	Double disapproval	Multi	Ya
Thailand	Semua airport	Free determination	Double disapproval	Multi	Ya
China	Ditentukan	predetermination	Single disapproval	Multi	Ya
Malaysia	Ditentukan	Bermuda	Single disapproval	Multi	Ya
Hong Kong SAR	Ditentukan	predetermination	Single disapproval	Multi	Ya
India	Ditentukan	predetermination	Single disapproval	Multi	Ya
Australia	Ditentukan	Free determination	double disapproval	Multi	Ya
Jepang	Ditentukan	Bermuda	Single disapproval	Multi	Ya
Filipina	Ditentukan	predetermination	Single disapproval	Multi	Ya
Korea Selatan	Ditentukan	Bermuda	Single disapproval	Multi	Ya
Taiwan	Ditentukan	Predetermination	Single disapproval	Multi	Ya
Inggris	Semua airport	Free determination	Free pricing	Multi	Ya
Vietnam	Ditentukan	Predetermination	double disapproval	Multi	Ya

<sup>130</sup>InterVISTAS-EU Consulting Inc., The Impact of Air Services Liberalisation of Singapore dalam [www.iata.org/SitesCollectionDocument/SingaporeReports.pdf](http://www.iata.org/SitesCollectionDocument/SingaporeReports.pdf) diakses pada 18 april 2018 17:09 WIB

			1		
Amerika Serikat	Semua airport	Free determination	Double disapproval	Multi	Ya
Jerman	Tidak diketahui	Bermuda	Single disapproval	Multi	Ya
Uni Emirat Arab	Semua airport	Free determination	Free pricing	Multi	Ya
Selandia Baru	Semua airport	Free determination	Free pricing	Multi	Ya
Sri Lanka	Semua airport	Free determination	double disapproval	Multi	Ya
Myanmar	Ditentukan	Predetermination	Single disapproval	Multi	Ya
Perancis	Ditentukan	Bermuda	Single disapproval	Multi	Ya

\*keterangan:

**kapasitas**-predetermination berarti terdapat persetujuan yang harus didapat dari pemerintah sebelum layanan dimulai (bersifat lebih ketat); bermuda menetapkan prinsip atau aturan yang harus dihormati oleh maskapai yang berkaitan dengan kapasitas dan memperbolehkan adanya intervensi pemerintah sepanjang a posteriori (lebih longgar dari predetermination) , free determination berarti tidak ada batasan yang dibuat oleh pemerintah (tidak bersifat ketat).

**penetapan harga**-single disapproval berarti masing-masing negara dapat tidak menyetujui tarif angkutan udara diantara kedua negara yang sedang terikat dalam sebuah perjanjian kerjasama (sangat ketat), sedangkan double disapproval berarti bahwa kedua negara atau lebih yang terlibat dalam perjanjian kerjasama harus sama-sama tidak menyetujui suatu tarif angkutan yang telah ditentukan oleh pihak suatu negara (lebih longgar), free pricing berarti tidak terdapat batasan dalam menentukan harga.

**Airline designation**-jumlah maskapai yang diijinkan oleh masing-masing negara untuk melakukan operasi dalam wilayah negaranya tersebut.

Dalam melakukan aliansi strategis atau kemitraan dengan maskapai-maskapai asing, masing-masing negara anggota ASEAN pastinya telah mendapatkan izin oleh masing-masing pemerintah negara ASEAN untuk melakukan aliansi strategis guna mengembangkan industri maskapai penerbangan nasional negaranya. Dimana aliansi strategis merupakan suatu bentuk kerjasama yang terbentuk dari adanya perjanjian yang dilakukan secara formal atau informal

antara dua negara atau lebih perusahaan yang memiliki tujuan bisnis yang sama.<sup>131</sup> Bentuk kerjasama yang dilakukan dalam aliansi sangat beragam, contohnya seperti manajemen kontrak yang dilakukan oleh masing-masing pihak perusahaan, *code-sharing* yang merupakan kode penerbangan komersial milik suatu maskapai di suatu negara, tetapi juga dapat dipasarkan oleh maskapai lain,<sup>132</sup> *pooling agreement*, pelayanan bagi penumpang dan kargo yang dilakukan secara bersama, pelayanan pemasaran bersama, hingga pembelian tempat duduk yang diberlakukan pada rute-rute tertentu.

Dalam usaha mengembangkan industri maskapai penerbangan nasional di negaranya, hampir seluruh masing-masing negara anggota ASEAN turut menjalin kerjasama dengan melakukan aliansi dengan maskapai-maskapai besar dari seluruh dunia, seperti halnya Singapore Airlines milik Singapura dan Thai Airways milik Thailand yang telah bergabung dengan aliansi besar dalam industri maskapai penerbangan yang tergabung dalam 27 maskapai besar dari seluruh dunia yang bernama Star Alliance.<sup>133</sup> Sedangkan Vietnam dan Indonesia lebih memilih bergabung dengan Sky Team sebagai aliansi besar untuk maskapai penerbangan nasional negaranya yang terdiri dari 12 maskapai penerbangan di seluruh dunia.<sup>134</sup>

---

<sup>131</sup> Czinkota, et. al., op. cit., hlm.414

<sup>132</sup> <http://www.wisegeek.com/what-is-a-codeshare-flight.htm> diakses pada (18/4/2018 20:23 WIB)

<sup>133</sup> Sumber: situs Star Alliance [www.staralliance/en/about/airlines](http://www.staralliance/en/about/airlines) diakses pada (18/4/2018 20:28 WIB)

<sup>134</sup> Sumber: situs Sky Team <http://www.skyteam.com/news/headlines/20101123.html> diakses pada (18/4/2018 20:37 WIB)

### **1.1 Asean *Open Sky Policy* 2015 Bagi Industri Maskapai Penerbangan Nasional Indonesia.**

Dengan melihat bagaimana potensi dan juga cara yang dilakukan oleh masing-masing anggota negara ASEAN dalam mengimplementasikan kebijakan mengenai Asean *Open Sky* di negaranya, serta melihat kekurangan serta kelebihan yang dimiliki oleh masing-masing negara anggota ASEAN dalam penguasaan industri maskapai penerbangan di tiap-tiap negara anggota ASEAN yang telah di bahas oleh penulis pada point-point sebelumnya, membuat penulis menemukan bagaimana peluang dan tantangan yang akan dihadapi oleh maskapai penerbangan nasional Indonesia dalam menghadapi kebijakan Asean *Open Sky Policy* sehingga dapat membantu penulis untuk menemukan bagaimana strategi yang perlu dilakukan oleh maskapai penerbangan nasional Indonesia untuk menghadapi kebijakan tersebut.

#### **2.7.1 Peluang Asean *Open Sky Policy* Terhadap Industri Maskapai Penerbangan Nasional Indonesia**

Kebijakan mengenai liberalisasi pada jasa angkutan udara atau yang biasa disebut dengan Asean *Open Sky Policy* tentunya akan memberikan peluang yang sangat signifikan terhadap bisnis penerbangan di Indonesia. Maskapai penerbangan nasional Indonesia tentunya dengan bantuan serta dukungan yang diberikan oleh pemerintah Indonesia dapat melakukan ekspansi rute penerbangan dengan lebih leluasa. Peluang tersebut harus bisa dimanfaatkan mengingat pertumbuhan maskapai asing juga begitu pesat. Jika industri maskapai penerbangan Indonesia tidak melakukan hal yang dilakukan oleh para maskapai asing untuk dengan cepat mengembangkan sayap usaha dengan memanfaatkan

kebijakan *Asean Open Sky* yang telah di implementasikan sejak 1 Januari 2015, maka perusahaan industri maskapai penerbangan Indonesia akan tertinggal jauh dengan maskapai penerbangan asing milik negara anggota ASEAN yang lain.

Perusahaan maskapai penerbangan Indonesia yang sudah terlihat jelas gerakan ekspansinya adalah PT. Lion Air Group. Dimana hal ini dibuktikan dengan pendirian Malindo Air sebagai anak perusahaan dari PT. Lion Air Group di Malaysia serta pendirian Thai Lion Air sebagai anak perusahaan dari PT. Lion Air Group di Thailand. Selain itu Lion Air juga telah memiliki rute penerbangan internasional ke negara Singapura, Vietnam, Malaysia, Arab Saudi dan juga rute carter menuju China dan Hongkong. Basis utama dari penerbangan Lion Air adalah Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, Jakarta. Lion Air juga telah mengoperasikan penumpang berjadual dengan jaringan yang luas dari Jakarta ke 79 kota tujuan di seluruh Indonesia.<sup>135</sup>

Kemudahan dalam pengembangan usaha dengan cara melakukan ekspansi rute penerbangan dengan adanya kebijakan mengenai Asean Open Sky mendapatkan respon dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan. Sebagai pemegang otoritas jasa pada angkutan penerbangan dan memiliki peran sebagai regulator direktorat jenderal perhubungan udara melakukan analisa dan memutuskan untuk membuka 60 rute penerbangan baru selama periode tahun 2017. Periode tersebut dimulai dari 26 Maret 2017 hingga 28 Oktober 2017. Angka ini merupakan angka yang tinggi di banding kurun waktu pada tahun sebelumnya.

---

<sup>135</sup> Rio Sandy Pradana, 2018, Lion Air Group Rencanakan Ekspansi di Kawasan Asean dalam [http://hariansindo.bisnis.com/read/20180423/98/787713/lion-air-group-rencanakan-ekspansi-di-kawasan-asean-pada-\(13/05/2018-07:02-WIB\)](http://hariansindo.bisnis.com/read/20180423/98/787713/lion-air-group-rencanakan-ekspansi-di-kawasan-asean-pada-(13/05/2018-07:02-WIB))

Dari di bukanya 60 rute baru tersebut, terdapat 49 rute penerbangan domestik dan 11 rute penerbangan internasional. untuk penerbangan pada rute domestik, terdapat 9 maskapai penerbangan nasional yang beroperasi dalam penerbangan rute tersebut, maskapai penerbangan tersebut diantaranya adalah Garuda Indonesia, Susi Air, Batik Air, NAM Air, Sriwijaya Air, Transnusa, Wings Air, Lion Air, dan juga Travel Express. Sedangkan 11 rute baru pada penerbangan internasional, akan dilayani oleh 5 maskapai penerbangan nasional Indonesia diantaranya adalah Garuda Indonesia, Indonesia AirAsia, Indonesia AirAsia Extra, Batik Air dan juga Lion Air. Dibukanya rute-rute baru yang akan dilayani oleh maskapai penerbangan nasional Indonesia tentunya telah disesuaikan dengan kebutuhan dalam bisnis pasar pada industri penerbangan.

Selain tersedianya kemudahan dalam pembukaan rute-rute baru dan juga ekspansi pasar penerbangan yang lebih luas bagi industri maskapai penerbangan nasional Indonesia, peluang lain yang akan dirasakan oleh pemerintah Indonesia adalah terdapat kemudahan bagi perusahaan maskapai nasional Indonesia untuk membuka cabang perusahaan di negara lain atau perusahaan dari maskapai penerbangan nasional Indonesia untuk membuka kantor-kantor pemasaran di negara lain. Namun peluang yang telah tersedia dengan adanya liberalisasi jasa pada angkutan udara atau *Asean Open Sky* tersebut harus diiringi dengan keberanian pelaku usaha bisnis penerbangan. Kegiatan untuk kepemilikan saham pada perusahaan maskapai penerbangan di negara lain dapat dengan cara mengakuisisi perusahaan penerbangan, membeli saham, maupun merintis dengan menggandeng beberapa investor dinegara yang ditersebut. Contohnya pada Lion Air yang telah mampu mendirikan anak perusahaan dari perusahaan

penerbangannya di Thailand yang diberi nama Thai Lion dan Malindo Air di Malaysia dengan kepemilikan saham sebesar 49% karena kebijakan dari undang-undang yang ada pada negara masing-masing tempat perusahaan tersebut didirikan.<sup>136</sup>

Setelah berhasil mendirikan anak perusahaannya di negara Malaysia dan Thailand, Lion Air Group juga berencana untuk mendirikan maskapai-maskapai baru yang berbasis di India, Vietnam, dan Australia. Yang bertujuan sebagai bagian dari upaya perusahaan PT. Lion Air Group untuk melakukan pengembangan bisnis dan konektivitas rute penerbangan internasional. terbentuknya kebijakan mengenai Asean Open Sky, juga menjadi pemicu bagi Lion Air Group untuk terus melakukan ekspansi tidak hanya rute namun juga pada perusahaan maskapai penerbangan. Namun kepemilikan saham yang dimiliki oleh pihak dari Lion Air Group di negara-negara anggota ASEAN masih sangat cenderung terbatas hal ini dikarenakan kebijakan dari undang-undang pada negara-negara ASEAN yaitu maksimal hanya sebesar 49%, sedangkan 51% saham kepemilikan dari perusahaan tersebut dimiliki oleh investor domestik atau pemerintah dari negara berbeda. Meskipun hanya dibatasi untuk kepemilikan saham perusahaan hanya 49% saja namun struktur perusahaan akan mengikuti struktur dan manajemen dari PT. Lion Air Group.<sup>137</sup>

Kebijakan mengenai liberalisasi pada jasa angkutan udara atau Asean *Open Sky* juga menyebabkan terjadinya peningkatan pada jumlah frekuensi

---

<sup>136</sup> Ringkang Gumiwang, 2016, *Lion Air Group Akan Ekspansi ke 3 Negara* dalam <http://industri.bisnis.com/read/20161115/98/602862/lion-air-group-akan-ekspansi-ke-3-negara> diakses pada (13/05/2018 07:12 WIB)

<sup>137</sup> Erlangga Jumena, 2013, *Usai Malaysia Lion Air Ekspansi ke Thailand* dalam <https://tekno.kompas.com/read/2013/08/20/1021597/Usai.Malaysia.Lion.Air.Ekspansi.ke.Thailand> diakses pada (13/05/2018 07:15 WIB)



penerbangan, hal ini dibuktikan dengan banyaknya perusahaan maskapai penerbangan yang masuk ke Indonesia. Terjadinya pertumbuhan pada industri penerbangan di dalam negeri sendiri juga telah mempengaruhi peluang besar pada industri perawatan dan perbaikan armada pesawat terbang atau biasa disebut dengan MRO (*Maintenance, Repair, and Overhaul*). Kawasan Asia Pasifik sendiri merupakan kawasan yang diperkirakan akan menjadi pusat pertumbuhan industri MRO pada tahun 2022.<sup>138</sup>

Seluruh sektor pada industri penerbangan memiliki potensi bisnis masing-masing akibat adanya kebijakan Asean *Open Sky* termasuk bisnis pada jasa perawatan pesawat. Kementerian Perindustrian telah menghitung peluang bisnis yang akan diperoleh dari industri MRO di Indonesia yang saat ini telah mencapai sebesar US\$920 juta atau setara dengan Rp.12,1 Triliun dengan mengacu pada kurs dollar AS diangka 13.200. Pengembangan pada usaha jasa perawatan armada pesawat ini, diperkirakan dalam empat tahun kedepan dapat mengalami kenaikan sebesar US\$2 miliar atau setara dengan Rp.26,4 Triliun. Maka dari itu, para aktor dalam industri penerbangan saat ini telah berupaya untuk meningkatkan kapasitas dan juga kapabilitas industri pada MRO di dalam negeri dengan tujuan agar perusahaan jasa MRO dalam negeri mampu memberikan pelayanan bagi maskapai penerbangan asing yang masuk ke Indonesia dengan memberikan pelayanan yang lebih baik.<sup>139</sup>

Dengan melihat serta memperhitungkan keuntungan yang akan di dapat bagi negara maupun bagi industri penerbangan di Indonesia, Pemerintah Indonesia pada saat ini sedang melakukan pengembangan kawasan industri MRO

---

<sup>138</sup> Arisa atmadjati, *Manajemen Bandar Udara*, Yogyakarta : Leuntika Prio, 2012.

<sup>139</sup> Arista admadjati, *ibid*.hlm 12

yang terintegrasi di Pulau Bintan, pada Provinsi Kepulauan Riau. PT. Bintan Aviation Investment telah membangun proyek Bintan *Airport* dan *Aerospace Industry Park* dengan luas bandara seluas 800 hectare dan kawasan industri 510 hectare. Pengembangan pada industri penerbangan yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia pada saat ini diharapkan dapat memacu pertumbuhan industri komponen pesawat yang lain.<sup>140</sup>

### **2.7.2 Tantangan Asean *Open Sky Policy* Terhadap Industri Maskapai Penerbangan Nasional Indonesia**

Selain peluang yang akan di dapatkan oleh maskapai penerbangan di Indonesia dalam menghadapi kebijakan dalam Asean *Open Sky*, terdapat juga beberapa tantangan yang harus dihadapi oleh maskapai penerbangan nasional Indonesia dalam menghadapi kebijakan pada liberalisasi jasa angkutan udara. Adanya tantangan yang akan dihadapi oleh maskapai penerbangan nasional Indonesia dalam menghadapi kebijakan Asean *Open Sky*, disebabkan karena adanya masalah pada permasalahan yang telah dijelaskan pada sub bab sebelumnya di dalam bab ini, namun selain itu juga terdapat tantangan eksternal yang harus menjadi perhatian khusus bagi seluruh perusahaan maskapai Indonesia dan juga bagi pemerintah Indonesia agar pasar penerbangan nasional mampu bersaing dalam persaingan yang disebabkan oleh adanya kebijakan ini. pertumbuhan serta produktivitas di kawasan Asia Tenggara yang cukup pesat menjadi tantangan berat bagi industri maskapai penerbangan nasional Indonesia.

---

<sup>140</sup> Lasabuda R, 2013, *Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan Dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia*, Jurnal Ilmiah Platax Vol. 1 No. 2 dalam <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/platax/article/view/1251> diakses pada (13/05/2018 07:20 WIB)

Akibatnya masing-masing perusahaan maskapai penerbangan nasional Indonesia harus dapat mengimbangi produksi terhadap angkutan udara.

Produksi yang besar tersebut dibuktikan dengan data dari perusahaan produsen pesawat terbang Boeing di Amerika. peningkatan Boeing mencatat bahwa pada kawasan Asia Tenggara telah terjadi pertumbuhan pada bisnis angkutan udara yang terbilang cukup pesat. Hal tersebut dibuktikan dengan jumlah permintaan produksi pesawat dari negara-negara di kawasan Asia Tenggara yang mengalami pelonjakan cukup tinggi dibanding dengan wilayah kawasan lain. Adanya pertumbuhan yang begitu pesat pada permintaan armada di kawasan ini pada perusahaan produsen pesawat terbang Boeing di Amerika tersebut disebabkan karena Asia Tenggara merupakan pasar yang strategis bagi maskapai penerbangan berbiaya rendah (*low cost carrier*) seperti Lion Air di Indonesia, Vietjet dari Vietnam, dan AirAsia dari Malaysia hal tersebut dikarenakan maskapai penerbangan berbiaya rendah membuat akses perjalanan udara semakin mudah untuk dijangkau serta diakses oleh masyarakat.<sup>141</sup>

Perusahaan produsen pesawat Boeing memperkirakan terdapat beberapa negara yang strategis dalam industri pasar penerbangan di kawasan Asia Tenggara, negara-negara tersebut diantaranya adalah Indonesia, Thailand, Malaysia, Singapura, Filipina, Brunei dan juga Vietnam. Namun Boeing juga telah memastikan bahwa penjualan pesawat di Asia Tenggara tidak mencakup ke negara Myanmar dan Kamboja. Karena industri penerbangan di kedua negara tersebut kurang berkembang dibandingkan dengan negara lain yang ada di kawasan Asia Tenggara. Boeing juga menyatakan bahwa, terdapat permintaan

---

<sup>141</sup> Rizky Jaramaya, 2017, Boeng Perkiraan Penjualan di Asia Tenggara Meningkat dalam <http://republika.co.id/berita/ekonomi/korporasi/17/09/22/owo789335-boeing-perkiraan-penjualan-di-asia-tenggara-meningkat> diakses pada (13/05/2018 07:28 WIB)

sebanyak 4.120 pesawat senilai 650 miliar dolar Amerika Serikat di Asia Tenggara dari total permintaan global 41.030. Di negara Indonesia sendiri Lion Air telah memesan lebih dari 450 armada pesawat terbang baru dan Garuda Indonesia memiliki 90 jet baru. Di Malaysia AirAsia memiliki 300 pesawat baru, dan Malaysia Airlines sebanyak 60 pesawat, dengan 41 pesawat sebagai pesanan perusahaan.<sup>142</sup>

Maskapai penerbangan Vietnam, VietJet memiliki lebih dari 200 armada pesawat terbang komersial yang dipesan secara berurutan. Untuk Thailand, Thai Airways akan menerima pengiriman hampir 30 pesawat pengganti dalam lima tahun kedepan sebagai bagian dari program revitalisasi armada yang dilakukan oleh pemerintah negara Thailand. Sedangkan pada negara Singapura tepatnya pada bulan Februari 2017 pihaknya akan memesan sebanyak 39 pesawat Boeing yang ditujukan untuk memenuhi pertumbuhan dalam industri penerbangan dimasa yang akan datang.<sup>143</sup> Adanya penambahan jumlah armada yang terus mengalami peningkatan membuktikan bahwa terdapat pertumbuhan pada jumlah produksi angkutan udara di kawasan Asia Tenggara. Dalam hal permintaan dalam pemesanan pada pembelian armada baru di perusahaan produsen pesawat terbang milik Amerika yaitu Boeing, Indonesia menjadi negara yang paling banyak melakukan pemesanan untuk membeli armada baru pada perusahaan produsen pesawat terbang tersebut.<sup>144</sup> Namun meskipun begitu maskapai penerbangan

---

<sup>142</sup> Reska K Nistanto, *Boeing: Kebutuhan Pesawat Baru di Asia Tenggara Tembus 3000 Unit* dalam <https://internasional.kompas.com/read/2016/02/17/11515211/Boeing.Kebutuhan.Pesawat.Baru.di.Asia.Tenggara.Tembus.3.000.Unit> diakses pada (13/05/2018 07:32 WIB)

<sup>143</sup> Wahyu A Prodjo, *Singapore Airlines Tambah 39 Pesawat Senilai 13,8 Milyar Dollar AS* dalam <https://travel.kompas.com/read/2017/10/25/121900127/singapore-airlines-tambah-39-pesawat-senilai-13-8-miliar-dollar-as> diakses pada (13/05/2018 07:36 WIB)

<sup>144</sup> Minda Mora, *Persaingan Airbus dan Boeing di Jasa Angkutan Udara Indonesia*, Warta Ardhia Jurnal Perhubungan Udara Vol.39 No.4 (2013). Hlm 244-258

Indonesia harus tetap mewaspadaikan tantangan yang terjadi dalam kebijakan Asean *Open Sky*, dan secara terus menerus tetap melakukan perbaikan baik dalam hal standar keselamatan maupun keamanan agar semakin kompetitif.

Selain terdapat pertumbuhan serta produktivitas di kawasan Asia Tenggara yang cukup pesat yang menjadi tantangan berat bagi industri maskapai penerbangan nasional Indonesia. Terdapat tantangan lain yang perlu diperhatikan lagi bagi perusahaan maskapai penerbangan Indonesia yaitu mengenai rute penerbangan Internasional Indonesia yang dikuasai oleh maskapai penerbangan asing akibat dampak dari adanya kebijakan Asean *Open Sky* yang memperbolehkan tiap maskapai penerbangan di masing-masing negara anggota ASEAN untuk dapat membuka rute di seluruh negara anggota ASEAN yang dianggap strategis. Meskipun terdapat keuntungan bagi industri pariwisata dalam negeri karena dengan banyaknya maskapai penerbangan asing yang masuk ke dalam wilayah Indonesia yang membawa para wisatawan dari seluruh manca negara untuk datang ke Indonesia namun hal tersebut harus tetap diwaspadai. Banyaknya maskapai penerbangan asing yang masuk ke wilayah Indonesia harus diimbangi dengan ekspansi rute yang dilakukan oleh perusahaan maskapai penerbangan nasional Indonesia ke wilayah negara-negara anggota ASEAN yang lain. Jika tidak, maka maskapai penerbangan milik negara anggota ASEAN yang lain seperti Singapore Airlines, Malaysia Airlines, maupun VietJet milik negara Vietnam akan dengan leluasa akan menguasai pasar penerbangan di Indonesia. Sejak diimplementasikan kebijakan mengenai liberalisasi jasa angkutan udara secara penuh seluruh maskapai penerbangan yang dimiliki oleh masing-masing negara anggota ASEAN mulai berani memasang tarif murah untuk rute perjalanan

keluar negeri dibanding dengan tarif perjalanan untuk rute perjalanan domestik<sup>145</sup> sehingga hal tersebut akan berdampak menarik minat masyarakat Indonesia untuk memilih melakukan perjalanan keluar negeri dengan menggunakan maskapai penerbangan asing milik negara anggota ASEAN yang lain.

Dalam penelitian ini penulis mengambil contoh pembukaan rute internasional dari Palembang ke Singapura yang didominasi oleh maskapai penerbangan asing seperti AirAsia, Silk Air, Tiger Air, Scoot Air dan juga Jetstar. Meskipun terdapat keuntungan bagi industri pariwisata dalam negeri namun keberadaan maskapai penerbangan asing akan menghambat pergerakan maskapai nasional Indonesia terhadap rute internasional dan juga akan menghambat kegiatan promosi untuk wisatawan domestik.<sup>146</sup>

Adanya kegiatan promosi yang dilakukan oleh maskapai penerbangan asing untuk menawarkan penjualan tiket dengan tarif yang lebih murah dibanding tiket perjalanan domestik juga menjadi ancaman bagi wisatawan lokal Indonesia yang akan memilih melakukan pergi berlibur ke luar negeri dibanding hanya melakukan perjalanan liburan di dalam negeri. selain itu dalam strategi pemasaran pada penjualan tiket pesawat, maskapai perusahaan penerbangan asing juga telah bekerjasama dengan perusahaan Tiket Online sebagai contoh seperti Traveloka. Traveloka telah menggandeng sembilan maskapai penerbangan asing dalam pemasaran penjualan tiket pesawat terbang. Sembilan maskapai sing tersebut diantaranya adalah Malaysia Airlines, Thai Airways, Cathay Pacific,

---

<sup>145</sup> Septian Deny, 2017, *Bos AirAsia Paparkan Dampak ASEAN Open Sky ke Bisnis Penerbangan* dalam <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2934742/bos-airasia-paparkan-dampak-asean-open-sky-ke-bisnis-penerbangan> diakses pada (13/05/2018 07:40 WIB)

<sup>146</sup> Apfia T Billy, *Rute Penerbangan Internasional Masih di Dominasi Maskapai Luar Negeri* dalam <http://www.tribunnews.com/bisnis/2018/04/25/rute-penerbangan-internasional-masih-didominasi-maskapai-luar-negeri> diakses pada (13/05/2018 07:43 WIB)

Vietnam Airlines, Lufthansa, KLM, Etihad Airways, Air France, dan Bangkok Airways. Kesembilan maskapai penerbangan asing tersebut akan melayani seluruh penumpang yang membeli tiket di Traveloka dengan tujuan kota-kota populer di Asia seperti Kuala Lumpur, Hong kong, Bangkok, Phuket, Beijing, Shanghai, Tokyo, Osaka, dan Seoul. Hal tersebut harus diantisipasi karena terdapat lebih dari 13 juta wisatawan yang terbang dari Indonesia melalui Traveloka untuk pergi keluar negeri di setiap tahunnya. Sehingga hal tersebut harus sangat di perhatikan oleh lembaga terkait yaitu pemerintah Indonesia sebagai regulator dan maskapai penerbangan dalam negeri yang menjadi aktor utama dalam perindustrian penerbangan untuk dapat menjaga agar turis lokal tetap berminat untuk berlibur ke Indonesia.<sup>147</sup>

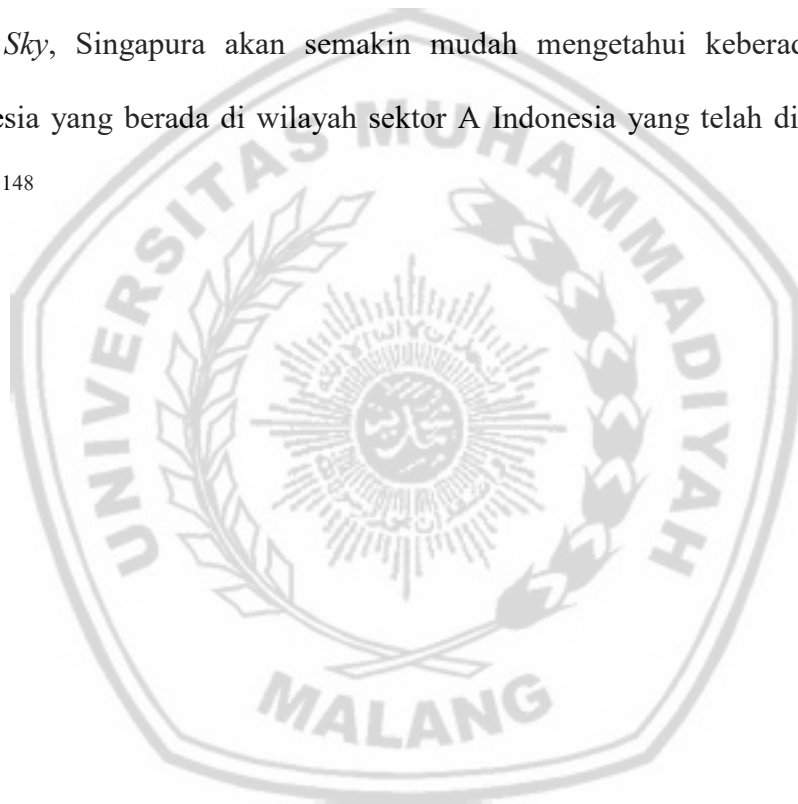
Tantangan selanjutnya yang akan dihadapi oleh maskapai penerbangan dalam negeri Indonesia adalah, mengenai tentang kedaulatan negara. Adanya kebijakan mengenai Asean *Open Sky* semakin mempermudah negara Singapura untuk mengakses wilayah Indonesia. Hal itu disebabkan karena di sekitar Pulau Batam dan Kepulauan Natuna (dikenal dengan *Internanational Civil Aviation Organization/ICAO* sebagai sektor A), yang dikontrol oleh navigasi udara Singapura. Alasan ICAO memberikan mandat kepada Singapura untuk mengontrol penerbangan pada wilayah sektor A dari negara Indonesia adalah secara teknologi dan sumber daya manusia (SDM) masih dinilai kurang memadai dibanding dengan Singapura yang lebih mampu dalam mengelola *Flight Information Radar*. Sehingga jika pesawat komersial maupun militer Indonesia terbang dari Tanjung Pinang menuju Pekanbaru maka pilot dari maskapai

---

<sup>147</sup> Harwanto B Pratomo, *Perluas Pasar Traveloka Gandeng 9 Maskapai Asing* dalam <https://www.merdeka.com/uang/perluas-pasar-traveloka-gandeng-9-maskapai-asing.html> diakses pada (13/05/2018 07:43 WIB)

penerbangan tersebut harus melakukan permintaan izin terbang ke ATC Singapura. Hal tersebut dilakukan sebagai langkah kordinasi agar tidak terjadi insiden kecelakaan pesawat terbang.

Kewenangan pengelolaan FIR oleh Singapura telah disepakati antara Indonesia dengan Singapura sejak tahun 1995. Berdasarkan kesepakatan tersebut Indonesia dikenakan biaya navigasi oleh Singapura. Dengan informasi dan hak pengaturan penerbangan dalam FIR dan adanya dukungan dari kebijakan Asean *Open Sky*, Singapura akan semakin mudah mengetahui keberadaan pesawat Indonesia yang berada di wilayah sektor A Indonesia yang telah ditetapkan oleh ICAO.<sup>148</sup>



---

<sup>148</sup> Adi Kusumaningrum, Pengaturan Safeguards Sektor Angkutan Udara ASEAN di Era Liberalisasi Jasa, Jurnal Bina Mulia Hukum Vol.1 No.2 (2017). Hlm 191



Keseluruhan uraian yang terkandung dalam bab ini, menggambarkan bahwa terbentuknya liberalisasi penuh pada kawasan ASEAN untuk menuju sebuah implementasi pasar tunggal tidak semudah pembentukan kerjasama yang telah dilakukan oleh kawasan regional Uni Eropa, Australia atau bahkan pada kawasan Selandia Baru. Tidak mudahnya pembentukan implementasi pasar tunggal yang terjadi pada kawasan ASEAN dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantara adalah seperti terdapat perbedaan pada kapasitas antar tiap negara anggota ASEAN dalam penguasaan industri transportasi udara, yang menyebabkan negara-negara anggota ASEAN lambat untuk melakukan liberalisasi secara penuh pasar transportasi udara di negaranya.

Sementara itu, industri maskapai penerbangan nasional juga sering dianggap penting dalam membantu pembangunan perekonomian dalam negeri, sehingga maskapai nasional juga sering dikaitkan sebagai simbol negara, sehingga perlu mendapatkan proteksi atau perlindungan dari masing-masing negara terhadap persaingan bebas yang tengah terjadi.

Adanya perbedaan dalam menjalankan kebijakan oleh tiap-tiap negara anggota ASEAN dalam mendukung sektor transportasi udara dan tidak adanya lembaga yang dapat menekan atau memaksa sebuah aturan untuk ditaati oleh semua negara anggota ASEAN. Perbedaan-perbedaan itulah yang menjadikan hambatan bagi kawasan ASEAN dalam pengembangan kerjasama liberalisasi penuh atas sektor jasa angkutan udara di ASEAN sehingga dalam menanggapi hal tersebut, tiap-tiap negara anggota ASEAN perlu mempersiapkan maskapai penerbangan nasional nya dengan membentuk strategi dalam menghadapi

perbedaan yang menyebabkan terjadinya tantangan dalam liberalisasi penuh pada sektor angkutan udara

**Tabel 2.15 Kompilasi Pembahasan Bab II**

<b>Kompilasi Pembahasan Bab II</b>	
2.1 Perkembangan kerjasama internasional di dunia untuk meliberalisasi jasa transportasi udara	<p>Kebijakan liberalisasi jasa angkutan udara atau sering disebut dengan <i>Open Sky</i> pada awalnya telah diterapkan oleh beberapa kawasan seperti Amerika pada tahun 1978 dan Eropa ditahun 1987. Terbentuknya pasar tunggal dalam jasa angkutan udara ini dibentuk dengan tujuan untuk membuka hak kebebasan bagi maskapai penerbangan mayoritas yang dimiliki oleh negara-negara anggota pada kerjasama ini.</p>
2.2 Pembentukan kerjasama Liberalisasi Transportasi Udara di Tingkat Regional ASEAN	<p>Sejak tahun 1995 hingga tahun 2010 negara-negara anggota kawasan ASEAN mulai sering mengadakan beberapa kesepakatan kerjasama untuk meliberalisasikan perdagangan dalam berbagai sektor, salah satunya adalah pada sektor pada industri maskapai penerbangan. Bentuk kerjasama untuk meliberalisasikan perdagangan di berbagai sektor tersebut kemudian di wujudkan oleh negara-negara anggota ASEAN pada tahun 2015 melalui pembentukan Asean <i>Economic Community</i> (AEC) yang membawahi kebijakan mengenai Asean <i>Open Sky</i> yang merupakan bentuk kebijakan liberalisasi jasa angkutan udara di kawasan ASEAN.</p>
2.3 Perbedaan antara liberalisasi jasa angkutan udara Open Sky di Uni Eropa dengan Open Sky di ASEAN	<p>Meskipun telah diterapkan terlebih dahulu pada kawasan Eropa pada tahun 1987, kebijakan mengenai Asean <i>Open Sky</i> yang dibentuk oleh negara-negara di kawasan ASEAN sama sekali tidak meniru atau mengadopsi <i>Open Sky</i> yang telah di terapkan terlebih dahulu pada kawasan Uni Eropa.</p> <p>Hal ini dibuktikan bahwa dalam pengimplementasian kebijakan di kawasan ASEAN tidak menggunakan dewan regulasi untuk mengatur serta mengawasi</p>

	jalannya kebijakan tersebut. Berbeda halnya seperti yang dilakukan di kawasan Uni Eropa, yang memiliki Dewan Regulasi yang berfungsi untuk mengawasi jalannya kebijakan Open Sky yang dilakukan oleh negara-negara yang terdapat pada kawasan Uni Eropa.
2.4 Potensi pasar transportasi udara ASEAN dan perbedaan geografis anggota-anggota ASEAN	Untuk menemukan peluang atau ancaman yang disebabkan oleh suatu kebijakan liberalisasi pasar, maka suatu negara perlu memperhatikan potensi pasar negara-negara lain sehingga dengan begitu maka suatu negara akan mudah dalam mengambil langkah atau strategi yang digunakan untuk memproteksi industri dalam negeri terhadap tantangan yang disebabkan oleh adanya suatu kebijakan, sehingga menanggapi hal tersebut maka
2.5 Keragaman tingkat kemampuan bisnis dalam transportasi udara dan kebijakan transportasi udara di negara-negara anggota ASEAN 2.5.1 Kilas Balik Maskapai Nasional Negara Anggota ASEAN 2.5.2 Privatisasi dan ijin bagi masuknya maskapai baru serta maskapai asing dalam industri transportasi udara 2.5.3 Infrastruktur	Terdapat beberapa tingkat keragaman pada transportasi udara di masing-masing negara anggota ASEAN, hal tersebut dikarenakan adanya pendapatan perekonomian yang tidak merata pada masing-masing negara anggota ASEAN, sehingga hal tersebut berdampak pada bagaimana cara negara-negara anggota ASEAN mengimplementasikan kebijakan <i>Open Sky</i> pada negaranya yang lebih mengacu pada kepentingan dalam negerinya seperti diterapkannya izin privatisasi pada masing-masing negara anggota ASEAN. Kilas balik beberapa maskapai penerbangan nasional milik masing-masing negara anggota ASEAN digunakan untuk mempermudah penulis mengungkapkan alasan mengapa beberapa negara anggota ASEAN menerapkan privatisasi dan ijin bagi masuknya maskapai baru di negaranya
2.6 Kebijakan kerja sama transportasi udara multilateral oleh masing-masing negara ASEAN	Dalam implementasi kebijakan mengenai liberalisasi pada jasa angkutan udara <i>Open Sky</i> di setiap regional wilayah akan dibingkai oleh <i>The Eight Freedom</i> yang digunakan oleh negara-negara sebagai cara untuk melindungi penerbangan domestiknya dari persaingan yang terdapat pada kerjasama atas penerbangan udara internasional

<p>2.7 Asean <i>Open Sky Policy</i> 2015 Bagi Industri Maskapai Penerbangan Nasional Indonesia.</p> <p>2.7.1 Peluang Asean <i>Open Sky Policy</i> Terhadap Industri Maskapai Penerbangan Nasional Indonesia</p> <p>2.7.2 Tantangan Asean <i>Open Sky Policy</i> Terhadap Industri Maskapai Penerbangan Nasional Indonesia</p>	<p>Setelah melihat berbagai pembahasan yang telah dijelaskan pada sub bab sebelumnya maka dapat ditemukan peluang dan tantangan yang akan dihadapi oleh industri maskapai penerbangan nasional Indonesia terhadap dampak yang ditimbulkan oleh adanya kebijakan ASEAN <i>Open Sky</i> yang terjadi pada kawasan ASEAN.</p> <p>Dimana peluang yang akan di dapatkan oleh maskapai penerbangan nasional Indonesia adalah ekspansi rute penerbangan akan lebih luas, dan juga terdapat kemudahan bagi perusahaan maskapai nasional Indonesia untuk membuka cabang perusahaan di negara lain. Selain terdapat peluang juga terdapat beberapa tantangan yang akan di hadapi oleh perusahaan maskapai penerbangan nasional Indonesia yaitu lalu lintas jalur penerbangan akan lebih padat, hal itu disebabkan jumlah aktor maskapai penerbangan pesaing maskapai penerbangan nasional akan bertambah</p>
---	--

